VII kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Spraw Wewnętrznych**
(nr 135)
z dnia 20 marca 2014 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Spraw Wewnętrznych (nr 135)

20 marca 2014 r.

Komisja Spraw Wewnętrznych, obradująca pod przewodnictwem posła **Marka Wójcika (PO)**, przewodniczącego Komisji, i **Beaty Bublewicz (PO)**, zastępcy przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– analiza efektywności działań Policji dotyczących bezpieczeństwa w ruchu drogowym w 2013 r. oraz prezentacja strategii na 2014 r., ze szczególnym uwzględnieniem współpracy z Krajową Radą Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego oraz Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad;

– informacja Ministra Spraw Wewnętrznych na temat systemu i zasad usuwania z dróg pojazdów uszkodzonych lub powypadkowych stwarzających zagrożenie dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz usuwania pojazdów na mocy art. 130a ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

W posiedzeniu udział wzięli: **Stanisław Rakoczy** podsekretarz stanu w Ministerstwie Sprawa Wewnętrznych wraz ze współpracownikiem, **Łukasz Twardowski** zastępca dyrektora Departamentu Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju wraz ze współpracownikiem, **nadbryg. Janusz Skulichz** zastępca komendanta głównego Państwowej Straży Pożarnej, **podinsp. Rafał Kozłowski** zastępca dyrektora Biura Prewencji i Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji wraz ze współpracownikiem, **Maciej Mosiej** sekretarz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, **Norbert Wyrwich** dyrektor Departamentu Zarządzania Ruchem Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad wraz ze współpracownikiem, **Maria Dąbrowska-Loranc** kierownik Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Instytucie Transportu Drogowego, **Tomasz Sordyl** wicedyrektor Departamentu Porządku i Bezpieczeństwa Wewnętrznego Najwyższej Izby Kontroli wraz ze współpracownikiem, **Mirosław Zawadzki** prezes Stowarzyszenia Polska Pomoc Drogowa wraz ze współpracownikiem, **Jakub Faryś** prezes Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego, **Andrzej Maciążek** wiceprezes Zarządu Polskiej Izby Ubezpieczeń wraz ze współpracownikami, **Bartłomiej Morzycki** prezes Zarządu Stowarzyszenia Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego wraz ze współpracownikiem, **Włodzimierz Szaniawski** wiceprezes Zarządu Głównego Polskiego Związku Motorowego, **Hubert Stoklas** wiceprezes Zarządu Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego oraz **Grzegorz Kubalski** ekspert Związku Powiatów Polskich.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jacek Karolak, Anna Pilarska i Aniela Rytel** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Marek Wójcik (PO):

Szanowni państwo, otwieram posiedzenie Komisji Spraw Wewnętrznych. Witam bardzo serdecznie pana ministra Rakoczego, który reprezentuje Ministerstwo Spraw Wewnętrznych, wraz ze wszystkimi współpracownikami. Witam też szanownych państwa, którzy na zaproszenie Komisji przybyliście na nasze posiedzenie. Dzisiejszy porządek obrad przewiduje dwa punkty. Pierwszy to jest analiza efektywności działań Policji dotyczących bezpieczeństwa w ruchu drogowym w 2013 r. oraz prezentacja strategii na 2014 r., natomiast punkt drugi to informacja Ministra Spraw Wewnętrznych na temat systemu i zasad usuwania z dróg pojazdów uszkodzonych lub powypadkowych stwarzających zagrożenie dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz usuwania pojazdów na mocy art. 130a ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

Szanowni państwo, wnioskodawcą punktu pierwszego dzisiejszego posiedzenia była pani wiceprzewodnicząca Beata Bublewicz, wnioskodawcą punktu drugiego pan poseł Janusz Dzięcioł, natomiast sprawami związanymi z szeroko pojętym bezpieczeństwem ruchu drogowego w naszej Komisji zajmuje się pani przewodnicząca Beata Bublewicz, która nie tylko zaproponowała temat, jakim się dziś zajmiemy, ale też uczestniczyła w przygotowaniu tego posiedzenia i zapraszała część z państwa. W związku z tym za chwilę poproszę panią przewodniczącą o poprowadzenie posiedzenia Komisji. Pani poseł, oddaję pani głos.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Raz jeszcze witam wszystkich państwa serdecznie na posiedzeniu Komisji, dziękuję za przybycie i oddaję głos panu ministrowi. Czy pan minister będzie się wypowiadał na obydwa tematy, czy najpierw przedstawiciel komendy głównej?

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych Stanisław Rakoczy:

Ze względu na to, że informacja jest bardzo obszerna, zawiera wiele wykresów i tabel, trudno byłoby ją w komentować, więc myślę, że najlepiej zorientowani są przedstawiciele Komendy Głównej Policji. Dlatego prosiłbym o przedstawienie informacji uzupełniającej do materiału, który został państwu posłom przesłany.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Dobrze, dziękuję, panie ministrze. Bardzo proszę, oddaję głos przedstawicielowi komendy.

Zastępca dyrektora Biura Prewencji i Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji podinsp. Rafał Kozłowski:

Dzień dobry państwu, podinsp. Rafał Kozłowski, zastępca dyrektora Biura Prewencji i Ruchu Drogowego KGP; mam przyjemność uczestniczyć w dzisiejszym posiedzeniu.

Państwo otrzymaliście materiał, który został przygotowany przez resort. Postaram się w sposób dosyć syntetyczny i w miarę przystępny, w moim przekonaniu, okrasić pewnym komentarzem przedstawione dane czy materiał, który został dla państwa przygotowany.

Przede wszystkim trzeba zacząć od stanu faktycznego. Rok 2013 zamknęliśmy liczbą 35.847 wypadków drogowych, w których zginęło 3357 osób, a ponad 44.000 osób zostało rannych. W porównaniu do roku 2012 i do lat poprzednich, jest to już kolejny rok z rzędu, w którym nastąpiła poprawa stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w naszym kraju, wyrażona liczbą wypadków, zabitych i rannych w tych wypadkach. Żeby to potwierdzić, powiem, że w roku 2013 liczba wypadków spadła o 1200, tj. o 3,2% w stosunku do roku 2012. Nastąpił też spadek liczby zabitych w wypadkach o 214 osób, tj. o 6%, i spadek liczby rannych o 1733 osoby, tj. o 3,8%.

Zgodnie ze stanem faktycznym w ubiegłym roku było zarejestrowanych w naszym kraju ponad 25 mln pojazdów i jakby prześledzić dane z lat poprzednich, to okazuje się, że jest to kolejny rok, w którym liczba zarejestrowanych pojazdów w naszym kraju wzrosła. Trzeba też cały czas mieć świadomość, że są to dane niewymierne, bo należy pamiętać o wielkiej liczbie pojazdów poruszających się przez nasz kraj tzw. tranzytem, czyli pojazdów niezarejestrowanych w naszym kraju, ale poruszających się po polskich drogach, uczestniczących w ruchu.

Patrząc na kwestię bezpieczeństwa ruchu drogowego z perspektywy lat, myślę, że z pewnym ostrożnym optymizmem możemy stwierdzić – i myślę, że w szeroko rozumianej przestrzeni publicznej tak to należałoby przedstawiać – że jest to kolejny rok, w którym dane są bardziej optymistyczne, choć oczywiście niezadowalające, patrząc na to przez pryzmat naszego kraju. Natomiast porównując stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w naszym kraju do innych krajów europejskich niestety trzeba obiektywnie stwierdzić, że Polska jest nadal w niechlubnej czołówce państw, w których poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego jest najniższy.

Warte zauważenia jest również to, że w roku minionym doszło do prawie 9500 wypadków z udziałem pieszych, co oznacza prawie 8% zdarzeń mniej w porównaniu do roku 2012. W roku 2013 zginęło na polskich drogach o 820 pieszych mniej niż w roku 2012. Liczba pieszych rannych w wypadkach drogowych wyniosła 8802, tj. o 9,2% mniej

w porównaniu z rokiem 2012. Analizując ten obszar na przestrzeni ostatnich kilku lat z wprawdzie ostrożnym, ale jednak optymizmem trzeba powiedzieć, że tendencja spadkowa w tej kategorii rok 2013 w pewnym sensie zakończyła.

Przechodząc do meritum, czyli do pracy Policji na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego w roku 2013, chcę państwa przede wszystkim poinformować o dosyć strategicznej decyzji, która miała swój finał w roku 2013. Otóż założenia „Krajowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT" z roku 2005 – w zasadzie to był program na lata 2005–2007, docelowo do 2013 – przewidywały obok wielu zadań na rzecz poprawy bezpieczeństwa na polskich drogach m.in. osobowe i techniczne wzmocnienie Policji ruchu drogowego. Z pewną satysfakcją trzeba stwierdzić, że na koniec roku 2013 stan etatowy Policji ruchu drogowego został istotnie zwiększony. Komendant Główny Policji wydał polecenie dla wszystkich komendantów wojewódzkich, dla wszystkich garnizonów o zwiększeniu liczby etatów policyjnych w komórkach ruchu drogowego w każdym garnizonie, tak aby nie stanowiła ona mniej niż 10% garnizonu. Na koniec roku 2013 wszyscy komendanci wojewódzcy i komendant stołeczny to polecenie wykonali i tym samym stan etatowy Policji ruchu drogowego w skali kraju na koniec roku 2013 wynosił 9230 etatów. Historycznie jest to największe wzmocnienie pionu Policji ruchu drogowego z perspektywy lat. Żeby odnieść to do pewnych liczb sprzed 5 lat, według stanu na dzień 1 stycznia 2008 r. mieliśmy 7231 etatów policjantów ruchu drogowego w skali kraju, natomiast na koniec 2013 r., czyli po 5 latach ta liczba wzrosła o 2000 etatów. Trzeba też przedstawić stan faktyczny w tym zakresie w taki oto sposób, że oczywistym jest, że nie zawsze było możliwe, aby wraz z etatem do Policji ruchu drogowego fizycznie przyszli policjanci, stąd ta w pewnym sensie reforma Policji drogowej spowodowała, oprócz zwiększenia stanu etatowego Policji ruchu drogowego, również zmniejszenie liczby wakatów ruchu drogowego.

Kolejnym krokiem, czyli jakby punktem B czy konsekwencją działań strukturalnych wewnątrz Policji są działania zaplanowane na rok 2014, które już są realizowane. Na początku tego roku mieliśmy w Policji drogowej 950 wakatów – choć to jest płynne, z dnia na dzień się zmienia – natomiast zgodnie z poleceniem komendanta głównego do końca pierwszego półrocza wakaty w garnizonach mają być uzupełniane tak, aby ich liczba osiągnęła 10% w stosunku do całego stanu etatowego garnizonu, a w drugim półroczu, czyli do końca tego roku te wakaty należy uzupełnić tak, żeby na koniec roku 2014 ich liczba osiągnęła współczynnik maksymalnie 5% w stosunku do całego stanu etatowego garnizonu. Jest to, proszę państwa, cały, w pewnym sensie systemowy cykl czy konstrukcja cyklu działań zmierzających do tego, żeby policjanci ruchu drogowego faktycznie byli w ruchu i faktycznie byli na drodze. Stąd też, patrząc na tę sprawę również w pewnym sensie historycznie, Policja wewnątrz swojej struktury dokonała już wielu zmian, a jedną ze strategicznych było m.in. zdjęcie z policjantów ruchu drogowego ciężaru prowadzenia postępowań przygotowawczych w sprawach dotyczących wypadków drogowych. Krótko mówiąc, zreorganizowaliśmy swoje struktury w taki oto sposób, że prowadzenie postępowań przygotowawczych, czyli praca *stricte* biurowa jest wykonywana przez policjantów innych niż policjanci ruchu drogowego. Natomiast filozofia Policji ruchu drogowego polega na tym, żeby policjant ruchu drogowego był w ruchu i faktycznie pełnił służbę na drodze – to jest priorytet. Według stanu na dzień 1 stycznia br. – dzisiaj mamy już 20 marca, więc te liczby się zmieniają, bo działania w poszczególnych garnizonach są prowadzone – liczba policjantów, którzy faktycznie pełnili służbę na drogach, wynosiła 6850. Natomiast zalecenia komendanta głównego są takie, żeby liczbę wakatów, która na dzień 1 stycznia wynosiła 975, ograniczyć do 5%, co w przeliczeniu na liczby bezwzględne zamknie się liczbą około 200 wakatów w skali kraju. Tym samym liczba policjantów pełniących służbę na drogach wzrośnie do poziomu około 7800. Jednocześnie prowadzimy szereg innych działań wewnątrz organizacji zmierzających do tego, żeby każdy etat policyjny, każdego policjanta, którego pracę może wykonać ktoś inny, skierować do faktycznego pełnienia służby na drogach.

Teraz kilka zdań na temat sprzętu. Chcę państwa poinformować, że na koniec roku 2013 Policja dysponowała około 450 pojazdami wyposażonymi w wideorejestratory wykroczeń. Jest to chyba najbardziej sprawne narzędzie pracy Policji drogowej. Taktyka

pełnienia służby przez polską Policję drogową jest porównywalna, jest na tym samym poziomie, co taktyka innych europejskich policji drogowych. Nie mamy tu chyba większych powodów do konfuzji. Jesteśmy wyposażeni w urządzenia i sprzęt do rejestrowania sprawców przestępstw i wykroczeń drogowych. W ramach tej ogólnej liczby około 450 samochodów z wideorejestratorami na koniec roku 2013 mieliśmy 145 radiowozów oznakowanych – były to przede wszystkim samochody Alfa Romeo, zakup z funduszy unijnych, którego dokonaliśmy, jak dobrze pamiętam, w roku 2011 albo na przełomie roku 2011 i 2012 – i 318 pojazdów nieoznakowanych z wideorejestratorami. Trzeba oddać, że z perspektywy lat to są wartości najwyższe, jeżeli chodzi o pojazdy z wideorejestratorami. Jeżeli chodzi o liczbę ręcznych mierników prędkości, to na koniec roku 2013 mieliśmy 2256 takich urządzeń, w tym 531 laserowych mierników prędkości. Laserowe mierniki prędkości są najbardziej nowoczesne, najbardziej precyzyjne w działaniu, a jednocześnie najdroższe, ale zgodnie z przyjętą filozofią czy metodologią, stare urządzenia są po prostu sukcesywnie wycofywane z użytku, natomiast inwestujemy w sprzęt o lepszych parametrach, mając przekonanie, że nie zawsze jest on tańszy, ale stawiamy bardziej na jakość niż na ilość.

Może powiem dwa zdania na temat efektów pracy Policji w roku 2013. Rok 2013 zamknęliśmy liczbą prawie 6400 tys. kontroli drogowych, z czego 5636 tys. z niewielkim hakiem stanowią kontrole kierujących i prawie 600 tys. kontrole pieszych. Policjanci ruchu drogowego nałożyli ogółem 2.920.405 mandatów, z czego znaczącą większość stanowiły mandaty nałożone na kierujących pojazdami. Ciekawostką dla państwa może być informacja, że w ramach prawie 3000 tys. mandatów karnych za rok 2013 prawie 250 tys. mandatów zostało nałożonych na pieszych, którzy w sposób nieprawidłowy uczestniczyli w ruchu drogowym, i 16 tys. mandatów na pasażerów. W roku 2013 zostało wystosowanych 97.515 wniosków o ukaranie do sądu i ponad 460 tys. pouczeń. Patrząc na liczbę przeprowadzonych w roku 2013 kontroli, również w pewnym ujęciu historycznym, trzeba zauważyć, że w roku 2013 nastąpił dosyć istotny w porównaniu do roku 2012 wzrost liczby tych kontroli – z 6178 tys. w roku 2012 do 6360 tys. w roku 2013.

Rozumiem, że państwo macie materiał, więc żeby moja prezentacja nie była dla państwa zbyt nużąca, zaproponuję przejście do jednego z istotniejszych obszarów, jeżeli chodzi o pracę polskiej Policji w roku 2013, mianowicie walki z nietrzeźwymi uczestnikami ruchu drogowego. Trzeba powiedzieć, że od lat niezmiennie jest to priorytet w działaniach polskiej Policji ruchu drogowego. W 2013 r. policjanci przeprowadzili ponad 20% więcej badań uczestników ruchu drogowego niż w roku 2012, natomiast odnosząc to do pewnej historii, blisko czterokrotnie więcej niż 5 lat temu. Przekładając to na liczby bezwzględne, rok 2013 zamknęliśmy wynikiem prawie 9000 tys. badań, a dokładnie 8.917.980. Dochodziliśmy do takiej formuły, do przekonania, że tak powinno się pracować, zmieniliśmy taktykę działań, wprowadzając kontrole trzeźwości, czyli tzw. trzeźwe poranki. Myślę, że dla wielu osób, dla szeroko rozumianej opinii publicznej to sformułowanie nie jest obce, mianowicie chodzi o to, że w jednym mieście, w jednym miejscu, w jednym czasie w sposób jak najmniej utrudniający życie innym kierowcom staramy się przebadać jak największą liczbę uczestników ruchu drogowego, bez dogłębnej, szczegółowej, zazwyczaj dłużej trwającej procedury kontroli wszystkich dokumentów. Często polega to na tym, że podczas zmiany cyklu świateł kierujący zatrzymują się na skrzyżowaniu na czerwonym świetle – wiadomo, że nie badamy wszystkich, bo technicznie nie jest to możliwe – i wtedy policjanci podchodzą z urządzeniami i proszą wyrywkowo o dmuchnięcie w urządzenie. Jeżeli wszystko jest w porządku, to nie ma problemu i w momencie zmiany cyklu świetlnego kierowcy jadą dalej, natomiast jeżeli stwierdzamy nieprawidłowość, to oczywiście takiego kierującego do dalszej jazdy nie dopuszczamy i wdrażamy procedurę dowodową czy procesową.

Jak to się przekłada na liczbę ujawnionych kierujących pojazdami po alkoholu? W roku 2013 ujawniono 163.177 kierujących pojazdami po alkoholu. Trzeba powiedzieć, że biorąc pod uwagę ostatnie 3 lata, obserwujemy pewien trend malejący, jeżeli chodzi o liczbę ujawnień, natomiast nasza ocena sytuacji jest taka, że Policja co roku przeprowadza coraz więcej badań na trzeźwość, a mimo to ujawniamy mniejszą liczbę kierujących pojazdami po alkoholu. Wiem, że może trudno wysnuć z tego jednoznaczny

wniosek, ale my pracujemy tak samo, tzn. nie jest tak, że przeprowadzamy mniej badań, natomiast liczba ujawnień, liczba trafień jest mniejsza. Można więc wyprowadzić z tego taką tezę, że działania kontrolne, represyjne, ale jednocześnie prowadzone działania prewencyjne, które odbijają się szerokim echem w mediach krajowych, regionalnych, lokalnych, przynoszą swój efekt, który się wyraża mniejszą liczbą ujawnień. Proszę zobaczyć, jakie są wartości – 5 lat wykonywaliśmy czterokrotnie mniej badań, a trafień, mówiąc żargonem policyjnym, było więcej. Natomiast w ostatnich 3 latach przeprowadziliśmy zdecydowanie większą liczbę badań, idącą w miliony, a liczba ujawnień, trafień jest mniejsza.

Żeby oddać pewną chronologię materiału, który został państwu przekazany, chcę powiedzieć, że co roku organizujemy na polskich drogach działania kontrolne ukierunkowane na poszczególne kategorie zagrożeń. Są to przede wszystkim działania ukierunkowane na prędkość – nadmierną bądź niedostosowaną do panujących warunków, działania ukierunkowane na ujawnianie i eliminowanie z dalszego ruchu kierujących pojazdami po alkoholu, na zapinanie pasów bezpieczeństwa, przewożenie dzieci w fotelikach lub innych urządzeniach ochronnych. Takie działania kontrolne prowadzimy zarówno na szczeblu krajowym, czyli zarządzamy działania krajowe i wtedy cała Policja drogowa w kraju niejako „rzuca siły" na realizację tych działań, ale również na szczeblu regionalnym i lokalnym, w zależności od lokalnych uwarunkowań. Przykładowo, jeżeli w jakimś mieście czy w powiecie w danym dniu mają miejsce jakieś wydarzenia – spłycam sprawę do poziomu powiatu – np. targ, to wiadomo, że ten targ trzeba obstawić, bo istnieje zagrożenie, że w tym czasie większa liczba kierujących pojazdami po alkoholu może poruszać się po drogach. Naszym przysłowiowym oczkiem w głowie są również działania związane z początkiem i końcem, czyli z wyjazdami i powrotami z długich weekendów, bo przyjęło się w naszej tradycji, że mamy długi weekend majowy, czerwcowy, sierpniowy. Na pewno wzmożone działania prowadzone są w okresie Święta Zmarłych, a potem w Dzień Zaduszny, czyli 1 i 2 listopada. To takie dni, kiedy na szczeblu centralnym zarządzamy działania krajowe.

Równolegle z działaniami *stricte* kontrolnymi na drogach prowadzimy szereg działań i inicjatyw z zakresu profilaktyki bezpieczeństwa ruchu drogowego. Żeby oddać pewną chronologię tego materiału, powiem, że jednym z przedsięwzięć jest „Rowerem bezpiecznie do celu", związane z pierwszym po okresie jesienno-zimowym wyjazdem jednośladów na polskie drogi. W tym roku odbędzie się również trzydziesta już chyba edycja turniejów bezpieczeństwa w ruchu drogowym dla dzieci i młodzieży. To są dwa turnieje o bogatej tradycji, jeden skierowany do uczniów szkół podstawowych i gimnazjalnych, a drugi to ogólnopolski młodzieżowy turniej motoryzacyjny dla uczniów gimnazjów. Są także projekty związane z realizacją szwajcarsko-polskiego programu współpracy dotyczącej bezpieczeństwa w ruchu drogowym, projekt „Równi na drodze", „Klub pancernika klika w fotelikach". Ponadto współpracujemy z Instytutem Transportu Samochodowego, organizujemy kampanię „Jeżdżę z głową", „Bezpieczny przejazd – zatrzymaj się i żyj", czyli wspólne działania z szeroko rozumianą branżą czy sektorem kolejarskim związane z bezpieczeństwem na przejazdach kolejowych, a także z innymi podmiotami, instytucjami pozapolicyjnymi, działającymi na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Współpracujemy także z zarządcami dróg. Najbardziej strategicznym partnerem, mającym swoją hierarchię i pozycję porównywalną do naszej instytucji, jest Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad. Jest to najbardziej – nie chcę użyć złego sformułowania – lojalny i przewidywalny partner, jeżeli chodzi o zarządzanie ruchem na sieci głównych ciągów komunikacyjnych w kraju, czyli autostrad, dróg ekspresowych i krajowych. Najbardziej wymiernym działaniem, jakie prowadzimy w ramach tej współpracy, są lustracje dróg wspólnie z ich zarządcami. Największy nacisk kładziemy na lustrację wiosenną, która zaczyna się mniej więcej w tym czasie w różnych garnizonach, oddziałach GDDKiA, i ona już trwa i będzie trwała. Chodzi o to, żeby po zimie przejrzeć stan oznakowania głównych ciągów komunikacyjnych w kraju. Prowadzone są także działania z zarządcami dróg wojewódzkich, powiatowych i lokalnych. Od jakiegoś czasu wspólnie z GDDKiA i Komendą Główną Państwowej Straży Pożarnej staramy się wypracować zasady postępowania zarządu drogi podczas zdarzeń, do jakich dochodzi na zarządzanej

sieci dróg. Chodzi tu o dookreślenie, doprecyzowanie naszych wspólnych kompetencji i kompetencji poszczególnych służb na miejscach zdarzeń drogowych oraz zasad ich współdziałania. Polska Policja ruchu drogowego jest również członkiem Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Na szczeblu centralnym komenda główna współpracuje w tym zakresie z Sekretariatem KRBRD. Ta współpraca ma wiele wymiarów, a jej efektem ma być przede wszystkim przygotowanie następcy programu GAMBIT, czyli „Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2013–2020" i jego kolejnych etapów realizacyjnych. Ponadto wypełniając obowiązek ustawowy, Policja przekazuje do Sekretariatu KRBRD sprawozdania z wypadków drogowych, w których byli zabici, zaisniałych w transeuropejskiej sieci drogowej.

Ostatni punkt mojego wystąpienia dotyczy działań w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego zaplanowanych na rok 2014, które już są realizowane. Oprócz dokończenia naszej wewnętrznej reformy, choć to może zbyt mocne słowo, mającej na celu dostosowanie aktualnych struktur Policji ruchu drogowego do naszych oczekiwań, priorytetem jest dla nas zapełnienie wakatów, o czym już wspominałem. Jednocześnie mamy świadomość, że nasz system szkolenia i doskonalenia policjantów ruchu drogowego jest niedoskonały, dlatego pracujemy nad tym, żeby policjantów, których przyjmujemy do służby ruchu drogowego i kierujemy do faktycznego pełnienia służby na drogach, odpowiednio przeszkolić. Dzisiaj podstawowa szkoła dla policjantów ruchu drogowego znajduje się w Centrum Szkolenia Policji w Legionowie, ale uznaliśmy, że aktualna liczba miejsc i obsada jest niewystarczająca, żeby przeszkolić odpowiednią liczbę policjantów. Dlatego też poszukujemy innych rozwiązań i dlatego cały czas trwają prace nad wspomożeniem szkoły ruchu drogowego poprzez utworzenie nowej szkoły ruchu drogowego na bazie naszego ośrodka w Sieradzu.

Oczywiście prowadzimy na drogach działania *stricte* represyjne, zarówno krajowe, czyli zarządzane centralnie na terenie całego kraju, jak i regionalne oraz lokalne. Równocześnie cały czas duży nacisk kładziemy na kontrole, badanie stanu trzeźwości kierujących pojazdami i żeby nie być gołosłownym, chcę państwa poinformować, że w pierwszych dwóch miesiącach tego roku, czyli w styczniu i lutym przeprowadziliśmy o 1200 tys. badań stanu trzeźwości więcej niż w styczniu i lutym roku 2013. Równolegle obok tych wszystkich prac prowadzonych bezpośrednio na drogach, przynoszących z punktu widzenia społecznego odbioru najbardziej wymierne efekty, prac profilaktycznych na poziomie komendy głównej prowadzimy prace legislacyjne, czyli proponujemy naszemu ministerstwu pewne rozwiązania, które mogłyby się przyczynić do tego, że nasze działania będą jeszcze bardziej skuteczne i przyczynią się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Panie ministrze, panie przewodniczący, melduję, że skończyłem.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Dziękuję bardzo, panie dyrektorze. Chciałabym dopytać, bo prezydianci wyrazili pewną wątpliwość, więc proszę nas utwierdzić w przekonaniu, że faktycznie, jak pan powiedział, porównując dwa miesiące poprzedniego roku z dwoma pierwszymi miesiącami tego roku, przeprowadzono 1200 tys. badań więcej?

Zastępca dyrektora biura KGP podinsp. Rafał Kozłowski:

Tak, pani przewodnicząca. W styczniu przeprowadzono 550 tys. badań więcej, a w lutym bodajże 720 tysięcy. Daje nam to 1200 tys. badań więcej.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Tak, to jest bardzo duża zmiana, tym bardziej że przez cały rok przeprowadzonych zostało łącznie ponad 8000 tys. badań, jak wynika z państwa raportu.

Zastępca dyrektora biura KGP podinsp. Rafał Kozłowski:

Pozwolę sobie jeszcze sprawdzić te dane, choć na pewno przeprowadzonych było 1200 tys. badań więcej. Ale sprawdzę to jeszcze i potwierdzę.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

To jest dobra wiadomość, ale jednak prosiłabym o doprecyzowanie, ponieważ to byłby radykalny wzrost. Może chodzi o różnicę względem ubiegłego roku, ale wszystko jedno, proszę się nie stresować, proszę to sprawdzić, żebyśmy wiedzieli, czy tak rzeczywiście

jest. Dobrze, że ta zmiana jest, że nastąpił wzrost, ale chcielibyśmy wiedzieć jaki dokładnie. Dziękuję bardzo.

Czy przedstawiciel KRBRD, pan sekretarz miałby coś do dodania?

Sekretarz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Maciej Mosiej:

Kilka słów.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Proszę.

Sekretarz KRBRD Maciej Mosiej:

Szanowni państwo, przedstawiając stan na koniec roku 2013, pozwolę się odnieść do założeń dotyczących liczby osób zabitych w Polsce, które wynikają z przyjętego w zeszłym roku „Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego". Otóż liczba ponad 3350 osób zabitych na polskich drogach oznacza przekroczenie o około 5% założeń dotyczących końca 2013 r., a te założenia, cele etapowe, roczne stawiane są po to, żeby stale monitorować możliwość realizacji celu wyznaczonego na rok 2020, tj. mniej niż 2 tys. osób zabitych na polskich drogach.

Drugim wskaźnikiem, który ma wskazywać na stopień realizacji narodowego programu, jest wskaźnik liczby osób ciężko rannych i tu także mamy odchylenie od planu. Na koniec roku 2013 to przekroczenie wyniosło niestety aż ponad 18%, co wskazuje, że podejmowane działania należy zintensyfikować. Oczywiście nie jest to stwierdzenie, które można odnieść tylko i wyłącznie do działań Policji, ale także do nas wszystkich, bo wszyscy jesteśmy za to odpowiedzialni. Ale to gwoli formalności, po to żeby odnieść te faktyczne, historyczne dane dotyczące roku 2013 do założeń narodowego programu.

Drugi mój komentarz dotyczy programu realizacyjnego, a więc zestawu konkretnych działań na rok 2013 do „Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego". Decyzją, uchwałą KRBRD Policja stała się liderem trzech spośród ponad 50 działań na poziomie krajowym i z satysfakcją mogę potwierdzić słowa mojego przedmówcy, że trzy zadania, za które Policja była odpowiedzialna, zostały zrealizowane. Jeżeli chodzi o zeszły rok, to rzeczywiście bardzo doceniamy rolę Policji w procesie opracowania „Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2013– 2020", Policja wykazała się wielką aktywnością, a efektem było przyjęcie tego programu w czerwcu 2013 r.

Na koniec warto jeszcze wspomnieć o przywoływanym już projekcie szwajcarskim, w ramach którego odbywa się rzecz niespotykana w ostatnich latach w Polsce, czyli szkolenia ponad 650 osób będących częścią systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego w Polsce. Te szkolenia rozpoczęły się w zeszłym roku właśnie w ramach projektu Policji i dotyczą systemowego podejścia. Szkolone są osoby ze szczebla gminnego, powiatowego, wojewódzkiego, ale także i centralnego. Siódma czy ósma edycja tego szkolenia – w sumie jest ich 13 – odbyła się dzisiaj w Łomży i wydaje się, że jest to świetna okazja, żeby uczyć kompleksowego podejście do tego, w jaki sposób wprowadzać zasady bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce, nie tylko na szczeblu centralnym. Jest to więc bardzo cenna inicjatywa Policji.

Jeśli chodzi o rok bieżący, to myślę, że współpraca KRBRD i Policji na pewno musi prowadzić do dalszego udoskonalania pewnych mechanizmów koordynacji działań prewencyjnych, w szczególności poprzez prowadzenie kampanii społecznych i mówienie w odpowiedni sposób o bezpieczeństwie ruchu drogowego. Ogromna część tych działań jest realizowana przez Policję, możemy w tej kwestii jeszcze mocniej współpracować, a pewnym wyzwaniem na ten i przyszły rok będzie pewnie dalsze udoskonalanie systemu zbierania faktycznych danych o wypadkach, ale nie na cele prowadzenia postępowań dowodowych, bo nie to jest przedmiotem naszego zainteresowania, tylko po to, żeby te informacje były doskonalsze. Dzięki temu będziemy mieli możliwość wyciągania wniosków statystycznych, które pozwolą nam później formułować dokładne, precyzyjne działania i przyniosą odpowiedź na pytanie, co należy zrobić, żeby bezpieczeństwo na polskich drogach poprawić. To tyle z mojej strony, dziękuję.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Chciałabym teraz prosić pana Łukasza Twardowskiego, dyrektora Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju, o przedstawienie ważnej informacji dotyczącej opracowywanego właśnie zestawu propozycji zmian legislacyjnych dotyczących karania pijanych kierowców. Bardzo proszę, panie dyrektorze, o informację na ten temat. Ale nie widzę pana dyrektora.

Sekretarz KRBRD Maciej Mosiej:

Pana dyrektora nie ma na sali.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Rozumiem. W takim razie ja powiem kilka słów na ten temat. Proszę państwa, wczoraj w MIiR odbyło się spotkanie, w którym uczestniczyli przedstawiciele Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, a także Ministerstwa Sprawiedliwości, dotyczące przygotowywanego zestawu propozycji mających na celu to, by niektóre przepisy doprecyzować, uściślić, a niektóre trochę zmodyfikować, aby były one spójne. Chodzi też o to, by koncentrować się nie tylko na samym karaniu, bo jeśli chodzi o prawo, to przepisy w naszym kraju w porównaniu z innymi krajami UE są restrykcyjne, natomiast bardzo ważna jest także kwestia profilaktyki i zapobiegania przyczynie, aby osoba, która po raz drugi czy także po raz pierwszy została zatrzymana na prowadzeniu pojazdu pod wpływem alkoholu, dzięki wsparciu terapeutycznemu w przyszłości już drugi raz nie popełniła takiego samego czynu. Ale myślę, że na ten temat jeszcze… Chciałby pan coś dodać na ten temat czy na inny?

Zastępca dyrektora biura KGP podinsp. Rafał Kozłowski:

Pani przewodnicząca, chciałem tylko potwierdzić te 1200 tysięcy.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Jednak 1200 tysięcy? Czyli mówimy o dwóch miesiącach – styczeń, luty – w porównaniu z ubiegłym rokiem?

Zastępca dyrektora biura KGP podinsp. Rafał Kozłowski:

Tak jest.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

To jest bardzo dobra informacja, dziękuję uprzejmie.

Chciałabym jeszcze dopytać, jeśli państwo pozwolą, o kontynuację rozpoczętych i niezakończonych w 2013 r. prac dotyczących projektów aktów prawnych zmierzających do wprowadzenia rozwiązań umożliwiających uiszczanie mandatów karnych w formie bezgotówkowej przy użyciu kart płatniczych, o czym państwo piszecie na końcu opracowania.

I drugie pytanie. Na czym chcielibyście państwo się skoncentrować, na jakim aspekcie szkolenia funkcjonariuszy ruchu drogowego w ośrodku, o którym pan mówił, w nowym ośrodku, który chcielibyście państwo utworzyć?

Czy są jeszcze inne pytania ze strony pań i panów posłów? Proszę, pan poseł Dzięcioł.

Poseł Janusz Dzięcioł (PO):

Ja mam takie pytanie… Oj, jak głośno, przepraszam bardzo. Pani przewodnicząca, panie przewodniczący, państwo przewodniczący, mam pytanie. Ostatnio dotarła do mnie taka wiadomość, ale nie wiem, czy dotycząca tylko województwa kujawsko-pomorskiego, czy całej Policji, że Policja będzie występowała do obywateli w prośbą o przesyłanie filmików przedstawiających różnego rodzaju sytuacje, gdzie zostały popełnione wykroczenia. Chciałbym zapytać, czy to prawda, a jeżeli tak, to czy państwo przeanalizowali system pod tym kątem, że jak ludzie zaczną donosić i w przypadku każdego donosu będziecie musieli prowadzić postępowanie w sprawie, bo będzie trzeba ustalić, czy to jest prawda, czy nie, to w efekcie będziecie musieli te wszystkie wykroczenia odrzucić gdzieś do jakichś zapiskowych systemów, bo po prostu się nie wyrobicie. To jest sytuacja podobna do tej z fotoradarami, gdzie na początku Policja te fotoradary chciała, a później bardzo szybko oddała je Generalnej Inspekcji Transportu Drogowego, bo tak naprawdę przerosło

państwa to, co się zaczęło dziać z wykroczeniami. Chciałem zapytać, czy właśnie tak to wygląda.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Czy są jeszcze inne pytania? W takim razie bardzo proszę o udzielenie odpowiedzi.

Zastępca dyrektora biura KGP podinsp. Rafał Kozłowski:

Dziękuję bardzo. Pani przewodnicząca, szanowni państwo, odnosząc się do kart płatniczych, chcę powiedzieć, że w życiu codziennym wielu z nas z prozaicznych powodów korzysta z tzw. plastikowego pieniądza, więc my też chcemy niejako nadążać za rzeczywistością, która nas wszystkich otacza. Aspekt jest trochę głębszy i dotyczy przede wszystkim obcokrajowców poruszających się po polskich drogach, szczególnie na Podlasiu, gdzie kawalkady tirów, tak naprawdę cała Via Baltica jedzie do naszych wschodnich granic, a później na stronę białoruską czy ukraińską, ale dotyczy to także naszych sąsiadów z południa kraju. Kierujący tymi pojazdami popełniają dużo wykroczeń na polskich drogach. Natomiast gdy policjant ujawni takie wykroczenie i zatrzyma kierującego pojazdem, to on najczęściej mówi, że nie ma polskich pieniędzy, że ma dolary, euro i kilka kart kredytowych, ale co z tego, kiedy do zatrzymania dochodzi na terenie niezabudowanym czy na parkingu leśnym. Krótko mówiąc, jest z tym problem i takie sytuacje powodują, że policjant, chcąc być konsekwentnym, a tym samym skutecznym, musi wdrażać różne rozwiązania organizacyjne i taktyczne, musi jechać z tym kierowcą do najbliższego bankomatu po to, żeby wyegzekwować grzywnę, a w skrajnych przypadkach doprowadzić takiego kierującego do sądu, co z różnych przyczyn obiektywnych, logistycznych jest jeszcze trudniejsze do zrealizowania. Jednocześnie ci kierowcy, szczególnie tirów, mówią, że się spieszą, że wiozą łatwo psujący się ładunek, że to jest dla nich kłopotliwe, bo ważny jest czas. Poza tym również dla nas samych z pewnych względów nie jest dobrym rozwiązaniem to, żeby policjant wsadzał kierowcę do radiowozu i jako taksówka jeździł, żeby wyegzekwować od niego karę na naruszenie. Stąd też pomysł wprowadzenia rozwiązań zmierzających do tego, żeby możliwe było uiszczanie mandatów karnych przy użyciu kart płatniczych ma w Policji swój byt od dawna. W pewnym momencie ten proces dotarł do Komitetu Stałego Rady Ministrów. Jeśli mnie pamięć nie myli, to było ze trzy albo ze cztery lata temu, natomiast z przyczyn formalnych projekt został cofnięty do resortu w celu dokonania oceny skutków regulacji, później trafił z powrotem do Policji i teraz jesteśmy na etapie jego ponownego procedowania. Naszym zdaniem jest to dobre narzędzie, które pomogłoby nam skutecznie oddziaływać na sprawców wykroczeń drogowych, zwłaszcza niebędących obywatelami Polski, choć nasz pomysł, nasz projekt zakłada, że również Polak, jeżeli będzie chciał, jeżeli będzie miał takie życzenie, będzie mógł zapłacić mandat za pomocą karty, będzie miał taką możliwość. Podobne rozwiązanie wprowadziła GITD i tam to obowiązuje już od kilkunastu lat, jeśli się nie mylę, bodajże od roku 2003, stąd my też te dobre rozwiązania chcemy wdrażać.

Jeżeli chodzi o szkolenia w szkole w Sieradzu, to mówimy tu przede wszystkim o elementarzu policjantów ruchu drogowego, czyli o szkole ruchu drogowego.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Przepraszam, panie dyrektorze, że wejdę w słowo, ale ja bardzo lubię konkretne stwierdzenia, a pan nie podał konkretów. Gdzie jest państwa projekt?

Zastępca dyrektora biura KGP podinsp. Rafał Kozłowski:

W MSW.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Rozumiem. I jest opracowywany, tak? Kiedy zakończą się prace?

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych Stanisław Rakoczy:

Najprawdopodobniej jest w Departamencie Nadzoru, w departamencie merytorycznym, gdzie jest opracowywany, później trafi do Departamentu Prawnego i w końcu pewnie na Komitet Stały, tak jak przewidują zasady legislacji.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Kiedy państwo przewidujecie zakończenie prac? Dopytuję dlatego, że to jest problem, z którym się zmagamy i który omawiamy już bardzo długo, w związku z tym czas byłoby go już szczęśliwie sfinalizować. W związku z tym chciałabym zapytać orientacyjnie, na kiedy pan minister przewiduje…

Podsekretarz stanu w MSW Stanisław Rakoczy:

Pani poseł, bardzo trudno jest odpowiedzieć na takie pytanie. Mogę powiedzieć tak: jeżeli się za coś bierzemy, to chcemy to zrobić jak najszybciej, natomiast to wszystko zależy od tego, jak długo potrwają np. uzgodnienia międzyresortowe, ile będzie uwag, jakiej wagi zastrzeżenia zostaną wniesione, jak cały ten proces będzie przebiegał, kiedy uzyskamy zgodę na wejście projektu na Komitet Stały Rady Ministrów. Wiele rzeczy się dzieje, jak to w życiu, natomiast jeżeli zależy nam na jakimś projekcie, to zawsze staramy się, żeby on był jak najszybciej procedowany.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

My to bardzo doceniamy i zapewniam, że będziemy dopytywać. Jeśli chodzi o propozycje zmian legislacyjnych, to chciałam dopytać KGP, czy postulowaliście już może konieczność wprowadzenia zmian legislacyjnych dotyczących kierowców prowadzących pojazdy bez ubezpieczenia OC? Czy zauważyliście ten problem i wnioskowaliście o zmiany, czy ktoś z państwa już podjął te prace? Jeśli nie, to prezydium to zainicjuje, natomiast dane statystyczne dobitnie pokazują, że w ubiegłym roku bardzo wzrosła liczba samochodów poruszających się po polskich drogach bez ubezpieczenia OC, z szacowanych 200 tys. do 250 tysięcy. Co więcej, liczba wypadków też jest znacząca i w ubiegłym roku to my wszyscy, płacący obowiązkowe ubezpieczenie OC, zapłaciliśmy 73.000 tys. zł za tych, którzy go nie płacą. Bardzo proszę.

Zastępca dyrektora biura KGP podinsp. Rafał Kozłowski:

Chcę państwa poinformować, że nie wnioskowaliśmy w ostatnim okresie o takie zmiany legislacyjne, a jeżeli chodzi o przeszłość, to musiałbym sprawdzić, żeby być precyzyjnym. Natomiast na pewno istotne w tym kontekście jest to, że w ubiegłym roku na bazie współpracy z Ubezpieczeniowym Funduszem Gwarancyjnym 5 lutego br. komendant główny podpisał porozumienie, którego efektem było to, że zasady naszej współpracy zostały przeniesione z trybu papierowego na elektroniczny. Tym samym uznajemy, że obieg informacji będzie szybszy i pełniejszy. Natomiast jeżeli chodzi o legislację, to KGP nie wnioskowała o zmiany w takim zakresie.

W przypadku szkolenia mówimy o elementarzu Policji ruchu drogowego. W naszym żargonie nazywamy to szkołą ruchu drogowego, gdzie oprócz kursu podstawowego, który przechodzi każdy policjant, odbywają się przede wszystkim zajęcia, w czasie których szczególny nacisk jest kładziony na zagadnienia prawne z zakresu porządku i bezpieczeństwa w komunikacji, oraz szereg szkoleń praktycznych. Mówimy tu o ręcznym kierowaniu ruchem, o doskonaleniu techniki jazdy, o obsłudze miejsc zdarzeń drogowych czy o pracy na urządzeniach specjalistycznych Policji ruchu drogowego. Czyli jest to taki elementarz policjanta ruchu drogowego.

Pan poseł pytał o filmiki. Otóż w rzeczy samej w ostatnim okresie, choć trudno mi określić jakieś granice czasowe, każdego dnia znajdujemy w skrzynce mailowej średnio –strzelam – z 10 filmików wraz z komentarzami i najczęściej nie są to filmiki przysłane przez kogoś anonimowego. Jest precyzyjnie podane imię i nazwisko i informacja typu: jechałem tu i tu, o tej i o tej godzinie i ten nas wyprzedzał, taki i taki przepis naruszył, a do tego jest załączony film. Te materiały nie pozostają bez echa, bo każdy taki materiał, który da się dowodowo, a następnie procesowo obrobić, mówiąc żargonem policyjnym, wraz z wnioskiem o ukaranie kierujemy do sądu.

Inicjatywy garnizonu kujawsko-pomorskiego, mówiąc szczerze, nie znam, więc pozwoli pani, że w kuluarach dopytam o tę sprawę pana posła, natomiast znam inicjatywę komendanta wojewódzkiego z Katowic, z garnizonu śląskiego, mniej więcej z przełomu tego roku. Mianowicie w komendzie wojewódzkiej została założona specjalna skrzynka i do mediów regionalnych i lokalnych skierowano informację, że każdy może na tę skrzynkę takie filmiki przysyłać. Jednak na tę chwilę nie mam informacji na temat

tego, jaki jest odzew, ile jest zgłoszeń, ale jeśli jest taka potrzeba, to ustalę to i przekażę panu posłowi. Dziękuję.

Poseł Marek Wójcik (PO):

Dziękuję bardzo. Przepraszam, że się trochę wetnę w dyskusję, ale akurat jestem z Katowic i chcę powiedzieć, że ta inicjatywa komendanta wojewódzkiego została bardzo dobrze przyjęta przez opinię społeczną, nie tylko przez media regionalne. Myślę, że to rzeczywiście było coś, co zostało zauważone przez mieszkańców aglomeracji górnośląskiej i całego regionu.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Czy ktoś z zaproszonych gości chciałby jeszcze zadać pytanie do tego punktu? Bardzo proszę, pan Jakub Faryś.

Prezes Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego Jakub Faryś:

Jakub Faryś, PZPM. Jesteśmy organizacją, która skupia wszystkich przedstawicieli producentów pojazdów, motocykli, zabudów, jesteśmy organizacją bardzo reprezentatywną dla branży motoryzacyjnej. Jak wiemy, w momencie kiedy mówimy o bezpieczeństwie ruchu drogowego, istotna jest triada: droga – człowiek – samochód, a ponieważ my się znamy na samochodzie, pozwólcie państwo, że się skupię na tej 1/3. Z całym szacunkiem dla tego wszystkiego, co tutaj usłyszeliśmy, kompletnie, ale to kompletnie zabrakło mi chociaż jednego słowa na temat stanu technicznego pojazdów i kontroli stanu technicznego. Proszę państwa, z grubsza fakty są takie, że w Polsce mamy mniej więcej 24.000 tys. pojazdów, co nie wydaje się być prawdą, bo w tej liczbie jest co najmniej kilka milionów pojazdów będących martwymi duszami. Ale zakładając, że tych pojazdów jest dwadzieścia ileś milionów, średni wiek pojazdu liczony mechanicznie z Centralnej Ewidencji Pojazdów to jest 15,7 roku, natomiast po odjęciu tych martwych dusz średni wiek pojazdu wynosi między 12 a 13, może 14 lat. My zrobiliśmy swoją statystykę; odjęliśmy wszystkie samochody starsze niż 20 lat i z naszych obliczeń, które pewnie nie są precyzyjne, bo na pewno trochę starszych samochodów jeździ i trochę młodszych nie jeździ, ale po odjęciu wszystkich samochodów 20-letnich wyszło nam, że średni wiek pojazdu wynosi 13,7 roku. Dlaczego o tym mówię?

Mówię o tym, bo z oficjalnych statystyk wypadków drogowych wynika – poprawcie mnie państwo, jeżeli się mylę – że mniej więcej 1% stanowią wypadki, których przyczyną pośrednią bądź bezpośrednią jest stan techniczny pojazdów – przy parku 20.000 tys. i przy średnim wieku, powiedzmy, 12–13 lat. W przypadku Niemiec oficjalne statystyki mówią o tym, że stan techniczny pojazdów jest bezpośrednią bądź pośrednią przyczyną 8% wypadków – przy dwukrotnie młodszym parku, co oznacza znacznie większą liczbę samochodów w dobrym stanie technicznym. Pytam się więc, czy to jest cud? Nie, to jest po prostu kwestia podejścia do statystyk. Z tego co wiem, w Polsce w oficjalnych statystykach – w razie czego proszę mnie poprawić – nie uwzględnia się stanu technicznego pojazdu jako przyczyny wypadku. Zatem *per analogiam*, jeżeli w Niemczech przy dwukrotnie młodszym parku jest osiem razy więcej wypadków, których przyczyną jest stan techniczny pojazdów, to możemy powiedzieć z dużym przybliżeniem, że w przypadku Polski te wypadki stanowią mniej więcej 10%. Ja oczywiście nie chcę powiedzieć, że to jest tak, że gdyby stan techniczny dwukrotnie się poprawił, to te wypadki stanowiłyby 5% , nie, natomiast myślę, że można postawić tezę, której pewnie nie dałoby się w prosty sposób obronić, że oczywiście alkohol, oczywiście nadmierna prędkość, tyle tylko że jeżeli stan techniczny pojazdu byłby taki, jak być powinien, i amortyzatory nie byłyby współosiowo poruszającymi się rurami, tylko rzeczywiście byłyby amortyzatorami, to iluś wypadków można byłoby uniknąć, bo ten przysłowiowy młody człowiek po 3 czy 4 piwach być może nie wylądowałby na drzewie, tylko utrzymał się na torze jazdy. Ale to jest gdybanie, natomiast mnie od dawna zastanawia, dlaczego wtedy, kiedy mamy do czynienia z wypadkiem, nie jest badany stan techniczny pojazdów.

Według szacunków Banku Światowego i różnych organizacji – to nie jest nasz szacunek – wypadki kosztują Polskę mniej więcej 30.000.000 tys. zł. Jeżeli weźmiemy pod uwagę koszty bezpośrednie, pośrednie, społeczne, koszty utracone, bo młode osoby, które giną albo które nie są w stanie pracować, nie pracują, czyli jeżeli mówimy o 30.000.000

tys. zł, to zmniejszenie tej kwoty choćby o 10% oznacza 3.000.000 tys. zł oszczędności. Oczywiście nie chcę mówić o ludzkim życiu, bo oczywiste jest, że jest ono najcenniejsze i nie da się zamienić go na pieniądze, ale w tym momencie skupiam się na pieniądzach. Wielokrotnie postulowaliśmy różne rozwiązania – nie tylko my zresztą – które miałyby poprawić stan techniczny pojazdów, jak np. system kontroli pojazdów, jak np. wprowadzenie zamiast akcyzy, która jest tylko i wyłącznie podatkiem fiskalnym, podatku, który byłby uzależniony od parametrów ekologicznych, a więc pośrednio od stanu technicznego pojazdu, ale nie przyniosło to żadnych efektów. Oczywiście przesłaliśmy opinię na temat „Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego", gdzie z dużym zdziwieniem przeczytałem – właściwie są dwie strony tego planu – to, co zawiera tabelka. W tej tabelce jest napisane, cytuję: „Usprawnienie działań dotyczących kontroli stanu technicznego pojazdu; wprowadzenie nowoczesnych technik i technologii do stacji kontroli pojazdów". I punkt 2: „Doskonalenie wymagań technicznych homologacyjnych i eksploatacyjnych w zakresie wyposażenia pojazdów". Więc ja państwu oświadczam, że jeżeli chodzi o sferę homologacyjną, to spełniamy absolutnie wszystkie europejskie wymagania i nie ma żadnej potrzeby, żebyśmy mieli w tej materii cokolwiek jeszcze udoskonalać. To jest pierwsza rzecz. Natomiast druga rzecz dotyczy doskonalenia systemów bezpieczeństwa w pojazdach. Mamy tu napisane: „Wyposażenie pojazdów w nowoczesne urządzenia bezpieczeństwa" – mówimy o eSafety, o eCall. Proszę państwa, o czym my mówimy? Średni wiek pojazdu 14 lat – jaki eCall, jakie eSafety? Jeżeli na polski rynek trafia rocznie mniej więcej 250 tys. nowych pojazdów, jeżeli one będą wyposażone w najnowocześniejsze systemy, to łatwo możecie państwo policzyć, ile to jest procent te 250 tys. z 24.000 tys. czy nawet 20.000 tys.

W związku z tym mój apel – i nie tylko mój, ale też innych organizacji, które zajmują się branżą motoryzacyjną – jest taki: może warto byłoby wreszcie zacząć poważną dyskusję na temat stanu technicznego pojazdów, bo mam coraz silniejsze przekonanie, że ten temat jest po prostu tematem tabu, którego nikt nie chce podjąć.

I może jeszcze jedna uwaga, pani przewodnicząca. Dwa miesiące temu kilka organizacji, w tym nasza, wystosowała do wszystkich klubów parlamentarnych list, w którym wyraziliśmy wolę rozmowy i współpracy, jeżeli chodzi o trzeźwość na drogach. Do dzisiaj dostaliśmy jedną odpowiedź z jednego klubu poselskiego. Przykra konstatacja.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Dziękuję bardzo za ten głos. Szczególnie kwestia statystyki i tego, by dane były rzetelne, jest niezwykle paląca, o czym mówimy już któryś rok z rzędu. Myślę, że tak jak Policja wykazuje inicjatywę w innych obszarach, tak samo tutaj, to państwo jesteście pierwsi na miejscu zdarzenia, to wy klasyfikujecie przyczynę i dokonujecie pierwszej oceny i stan techniczny pojazdu to też jest w waszej ocenie bardzo istotna sprawa. Czy zastanawialiście się w KGP, właśnie w departamencie pana dyrektora, nad tym, by te statystyki urzeczywistnić, żeby one były bliższe prawdzie, bo to, że zły stan techniczny pojazdów jest przyczyną tylko 1% wypadków w Polsce, porównując to do statystyk niemieckich, jest przekłamywaniem rzeczywistości. Całkiem zrozumiałe jest to, że jest to ewidentna nieprawda. Co komenda zamierza zrobić w tej sprawie?

Zastępca dyrektora biura KGP podinsp. Rafał Kozłowski:

Pani przewodnicząca, szanowni państwo, po pierwsze, chcę powiedzieć, że Policja pracuje na systemie ewidencji wypadków i kolizji drogowych. Jest to system stworzony kilkanaście lat temu, przede wszystkim jest to system policyjny i trzeba to uznać za pewną oczywistość. Po drugie, Policja pracuje na miejscach zdarzeń drogowych głównie po to, żeby przygotować materiał procesowy, dowodowy na potrzeby późniejszego postępowania przygotowawczego, a w konsekwencji sądowego. Polski Kodeks karny nie zakłada, że winą za czyn przestępczy, za spowodowanie wypadku można obarczyć zły stan techniczny pojazdu. W tej triadzie droga – człowiek – pojazd to człowiek jest zawsze tym podmiotem, który ten pojazd wprawia w ruch, a w konsekwencji poprzez swoje działanie powoduje określone skutki. Mówiąc wprost, Kodeks karny nie zna czynu spowodowanego… To znaczy zły stan techniczny pojazdu może być okolicznością współtowarzyszącą powstaniu wypadku drogowego, ale najczęściej czy w zdecydowanej większości

przypadków to właśnie człowiek poprzez swoje nieumyślne działanie lub zaniechanie, bo to może być również zaniechanie, powoduje, że do tego skutku w postaci wypadku drogowego dochodzi.

Natomiast nie mogę zgodzić się z moim przedmówcą w kwestii tego, że nie są przeprowadzane badania stanu technicznego pojazdów na miejscu wypadku drogowego, dlatego że jest to jedna z czynności procesowych. Na podstawie takich czynności powstaje dokument procesowy, czyli protokół powypadkowych oględzin pojazdu, który w zależności od rangi sprawy jest konfrontowany czy kompatybilny z innymi dokumentami procesowymi. Mówię o szkicu, o oględzinach miejsca zdarzenia drogowego, o dokumentacji fotograficznej, które dotyczą wypadków drogowych. Mówimy zatem o sytuacjach, gdzie następuje śmierć lub obrażenia ciała człowieka, bo wtedy takie dokumenty procesowe są wytwarzane. Natomiast przy kolizjach drogowych czy stłuczkach każda sprawa wymaga oczywiście indywidualnej oceny i tutaj wymogu procesowego, wynikającego wprost z przepisów, nie ma.

Jeszcze ostatnia uwaga, bo nie chciałbym mówić najdłużej ze wszystkich. Kontrolerzy Najwyższej Izby Kontroli, którzy przeprowadzali m.in. kontrolę działań Policji na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego, również zwrócili uwagę na to, że nie zawsze dane „produkowane", mówiąc w cudzysłowie, przez Policję są kompatybilne z innymi danymi dotyczącymi stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w kraju, co wynika z różnych obiektywnych przyczyn. Natomiast jako Policja w zasadzie od zawsze czy od dawna przychylamy się do takich oto rozwiązań systemowych, żeby niezależna od Policji instytucja, być może organizacja, była głową, jeżeli chodzi o statystykę i system analityczny związany ze zdarzeniami drogowymi. Takie inicjatywy powstają, ten proces trwa. Przykładem jest chociażby najbardziej nam bliska czy najbardziej nam znana inicjatywa zespołu pana prof. Krystka i Instytutu Transportu Samochodowego pod nazwą „Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego", o czym była mowa m.in. w wielu programach GAMBIT. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Uzgodniłam z panem przewodniczącym – myślę, że mój kolega również się z tym zgodzi – że zamówimy w Biurze Analiz Sejmowych ekspertyzę dotyczącą rozwiązań zastosowanych w Niemczech i w innych krajach, które są sprawdzone i na których można byłoby się wzorować, wprowadzając podobne w Polsce, żeby zmienić obecny stan rzeczy i urzeczywistnić statystyki i raportowanie.

Czy są jeszcze jakieś pytania dotyczące tego punktu? Bardzo proszę.

Prezes Zarządu Stowarzyszenia Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego Bartłomiej Morzycki:

Bartłomiej Morzycki, Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego. Pani przewodnicząca, szanowni państwo, chciałbym poruszyć kwestię wysokości mandatów karnych. Przede wszystkim mam pytanie, jakie jest stanowisko resortu, Policji, jeśli chodzi o aktualną wysokość mandatów, i jakie są szanse na ich zmianę, dostosowanie do aktualnych realiów ekonomicznych. I druga kwestia, my w Partnerstwie przeglądaliśmy katalog różnych sankcji i w związku z tym mamy takie pytanie i wątpliwość dotyczącą działania Policji w tym zakresie. Żeby sprawa była jasna, pozytywnie oceniamy działania Policji, które pan dyrektor przedstawił, natomiast dzisiaj mamy taką sytuację, że najwyższy wymiar mandatu karnego na drodze to jest 500 zł. W wielu przypadkach, zwłaszcza tych najbardziej drastycznych naruszeń, jest to kwota nieadekwatna do zagrożenia, jakie kierujący pojazdem stworzył. Jak często Policja w przypadku złapania takiego pirata drogowego, który drastycznie naruszył przepisy drogowe, rezygnuje z nałożenia mandatu karnego i kieruje wniosek o ukaranie do sądu? Czy takie działanie jest praktykowane i na jaką skalę?

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Dziękuję i proszę o odpowiedź.

Zastępca dyrektora biura KGP podinsp. Rafał Kozłowski:

Dziękuję bardzo, pani przewodnicząca. Szanowni państwo, jeżeli chodzi o wysokość mandatów, to dzisiaj obowiązuje takie rozwiązania ustawowe, że policjant może nałożyć mandat karny w wysokości od 20 do 500 zł, zgodnie z taryfikatorem, który sankcjonuje poszczególne kategorie naruszeń. Jeden komentarz do owego taryfikatora: gdy był on tworzony, chodziło o to, żeby za to samo wykroczenie popełnione w Białymstoku była nakładana taka sama grzywna jak np. w Katowicach czy w innej części Polski. W przypadku zbiegu wykroczeń, gdy kierujący pojazdem jednym czynem naruszy więcej niż jeden przepis ruchu drogowego, czyli np. jest noc, kierujący pojazdem jedzie bez świateł, a jednocześnie policjant stwierdzi, że przekroczył prędkość i że jedzie bez zapiętych pasów bezpieczeństwa, to istnieje możliwość nałożenia mandatu w wysokości do 1000 zł. Takie rozwiązania dziś obowiązują i są przez nas stosowane.

Jeżeli chodzi o rozwiązania polskie na tle rozwiązań europejskich, to jeszcze jakiś czas temu ówczesne Biuro Ruchu Drogowego dokonało kilku rozpoznań tego stanu rzeczy wśród innych policji europejskich. Bazowaliśmy na współpracy w ramach TISPOL, to jest Europejskiej Organizacji Policji Ruchu Drogowego, skupiającej szefów policji drogowych z wszystkich państw europejskich, i zestawialiśmy dane dotyczące wartości mandatów, odnosząc je jednocześnie do średnich zarobków w danym kraju. Oczywiście nie wszystkie państwa przedstawiły precyzyjne dane, natomiast ich analiza wskazywała – mówię o stanie przeszłym, bo ostatnie, najświeższe dane pochodzą chyba z roku 2013 – że w naszym kraju wysokość mandatów za naruszenia przepisów ruchu drogowego jest najniższa na tle innych krajów UE. Jeżeli sięgniemy do faktów historycznych, to okazuje się, że ostatni raz wysokość mandatów w naszym kraju była podnoszona bodajże w roku 1995, w każdym razie na pewno około 20 lat temu. Oceniając stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w naszym kraju na tle innych krajów europejskich i możliwości, jakie ma Policja, uznajemy, że wysokość mandatów jest dziś niewystarczająca, jest niska i taką ocenę przedstawiamy MSW.

Podsekretarz stanu w MSW Stanisław Rakoczy:

Jeżeli można, pani przewodnicząca, to chciałbym powiedzieć, że kwestia karania kierowców – bo tu już nie tylko o mandaty chodzi – jest obecna w polskiej przestrzeni publicznej od jakiegoś czasu. Pojawiają się różne propozycje mówiące o tym, żeby za najbardziej drastyczne wykroczenia nawet odbierać pojazd, karać za spowodowanie zdarzenia śmiertelnego bezwzględną karą pozbawienia wolności bez zawieszenia czy też w inny sposób. Oczywiście wysokość mandatów jest jednym z elementów i pewnie należy go rozważyć, z tym że stan mojej wiedzy na dzisiaj jest taki – bo skupiłem się na temacie informacji, którą dzisiaj omawiamy – że takie prace były podejmowane wspólnie z Ministerstwem Sprawiedliwości, bo inaczej po prostu być nie może. Jeżeli takie będzie pana życzenie, to sporządzimy pisemną informację na temat tego, jak przebiegały prace w resorcie, jakie są skutki i jakie są trendy, jeżeli pan pozwoli.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Dziękuję i proszę.

Prezes Stowarzyszenia Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego Bartłomiej Morzycki:

Pani przewodnicząca, chodzi o drugą część pytania, bo nie mówiłem o propozycjach, które dotyczą przyszłości, tylko o obecnym stanie prawnym. Podam przykład: jeżeli wideorejestrator w radiowozie zarejestruje wykroczenie np. 200 km/h w terenie zabudowanym, to w tym momencie może się to nie skończyć mandatem w wysokości 500 zł, tylko wnioskiem o ukaranie. Czy tego typu praktyka występuje i jak często?

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Bardzo proszę.

Zastępca dyrektora biura KGP podinsp. Rafał Kozłowski:

Dziękuję. Oczywiście każdy policjant, który ujawni wykroczenie, ma możliwość zastosowania trzech podstawowych środków, czyli może pouczyć, może ukarać mandatem i może zdecydować, że te formy kary są za niskie, i skierować wniosek o ukaranie do sądu,

a w ściśle określonych przypadkach również wnioskować o orzeczenie środka karnego w postaci zakazu prowadzenia pojazdów. Rzeczywiście wydarzenia ostatnich tygodni czy może miesięcy zdeterminowały komendanta głównego do tego, żeby wydać komendantom wojewódzkich takie polecenie, i pisemne, i ustne, żeby w sytuacjach radykalnych naruszeń przepisów ruchu drogowego nie decydować się na rozwiązanie w postaci pięćsetzłotowego czy nawet tysiączłotowego mandatu, tylko kierować sprawę bezpośrednio do sądu. Sąd za wykroczenie drogowe może nałożyć grzywnę do 5 tys. zł i w określonych przypadkach może orzec środek karny w postaci zakazu prowadzenia pojazdów. I tak rzeczywiście się stało, takie polecenie komendant główny wydał.

Prezes Stowarzyszenia Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego Bartłomiej Morzycki:

Dziękuję bardzo. Wyrażamy pełne poparcie dla tego pomysłu.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Rzeczywiście brzmi to bardzo racjonalnie i uspokajająco.

Jeśli nie ma innych pytań, to proponuję przejść do punktu drugiego naszego posiedzenia. Proszę pana ministra o przedstawienie informacji na temat systemu i zasad usuwania z dróg pojazdów uszkodzonych lub powypadkowych stwarzających zagrożenie dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz usuwania pojazdów na mocy art. 130a ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MSW Stanisław Rakoczy:

Dziękuję bardzo, pani przewodnicząca. Temat nie jest nowy, bo kilkakrotnie już się pojawiał w różnego rodzaju dyskusjach. Jest obecny wraz ze mną zastępca komendanta głównego PSP pan nadbryg. Janusz Skulich, który – jak myślę – posiada wiedzę na ten temat taką, jakiej nikt w Polsce nie posiada, bo bezpośrednio się para m.in. tymi sprawami. Chcę powiedzieć, że wokół tego, co dzieje się po wypadkach i jakie są zadania straży pożarnej w przypadku zdarzeń drogowych, narosło naprawdę wiele nieporozumień i my je wyjaśnialiśmy wraz z różnymi organizacjami, korporacjami samorządowymi, spotykaliśmy się wielokrotnie, choć myślę, że pewne niedomówienia nadal istnieją. Na zawarte w piśmie pani przewodniczącej sugestie mamy przygotowane pewne odpowiedzi wprost, ale nie chciałbym mówić za tych, którzy bezpośrednio stykają się z tym problemem na co dzień. Powiem tylko, że w tej chwili praktycznie prawie przy każdym zdarzeniu drogowym oprócz Policji czy na prośbę Policji, czy też w wyniku bezpośredniego zgłoszenia obecni są również strażacy – czy to z PSP, czy z ochotniczej, działającej w ramach Krajowego Systemu Ratowniczo-Gaśniczego – przede wszystkim w celu podjęcia czynności ratowniczych, bo to jest naczelne zadanie straży pożarnej. Bardzo bym prosił, panie generale, o uzupełnienie.

Zastępca komendanta głównego Państwowej Straży Pożarnej nadbryg. Janusz Skulich:

Pani przewodnicząca, szanowna Komisjo, na wstępie chciałbym zaznaczyć, że problem, którym dzisiaj się zajmujemy, sformułowany jako użycie art. 130a ustawy – Prawo o ruchu drogowym, generalnie nie należy do kompetencji PSP czy jednostek ratowniczych KSRG, ale tylko pozornie, dlatego że już sama konkretyzacja tego problemu w postaci zapytań, które zostały sformułowane, wskazuje na styk kompetencyjny służb ratowniczych. Chciałbym się podzielić z państwem doświadczeniami ostatnich lat związanymi z funkcjonowaniem naszych służb, i problemami, o których dziś dyskutujemy.

Otóż na to zagadnienie można spojrzeć z właściwie dwóch wzajemnie antagonistycznych perspektyw. Z jednej, która nie jest przedmiotem dzisiejszych obrad, ale spodziewamy się, że niebawem będzie, to jest z perspektywy właściciela, zarządcy drogi, na której miało miejsce zdarzenie czy wypadek i pojawiła się konieczność przywrócenia tej drogi do stanu przejezdności. Z kolei druga perspektywa to perspektywa organizacji, instytucji, które wykonują usługi w zakresie usuwania skutków wypadków i przywracania drogi do stanu przejezdności, postrzegających działalność straży pożarnej jako konkurencyjną do wykonywanej przez nich działalności gospodarczej. Krótko mówiąc, i może kolokwialnie, znaleźliśmy się trochę jakby między młotem a kowadłem.

O co chodzi? Proszę państwa, kiedy dochodzi do jakiegoś zdarzenia na drodze – wypadku, kolizji – i wzywane są służby ratownicze, kiedy przyjeżdża tam zespół ratowniczy PSP czy krajowego systemu, to zadaniem dowódcy tego zespołu jest ocena zagrożenia. Jeśli z tej oceny wynika jakiekolwiek zagrożenie dla ludzi czy dla środowiska, czy też dla jakichś wartości materialnych, każda czynność na tej drodze jest wykonywana w ramach akcji ratowniczej czy działania ratowniczego i jest uzasadniona koniecznością prowadzenia działalności ratowniczej, a tym samym należy do kompetencji służby ratowniczej. Problem pojawia się wtedy, kiedy zastane okoliczności nie wskazują na konieczność podjęcia działania ratowniczego, a drogą dalej nie można jeździć. I tu stawiany jest nam zarzut: „Panowie strażacy, co wy tutaj robicie, jakieś samochody usuwacie, sprzątacie tę drogę, a przecież to my jesteśmy od tego, żeby tę usługę wykonywać". Z drugiej strony jest oczekiwanie właściciela drogi, kiedy my mówimy: „No dobrze, ale jeśli nie trzeba prowadzić działalności ratowniczej, to przywrócenie drogi do stanu przejezdności, w naszej opinii, powinno należeć do właściciela, zarządcy drogi, który jest gospodarzem tego terenu, bo – po pierwsze – nie umiemy, po drugie, nie mamy kompetencji do zarządzania tym odcinkiem drogi w sensie ograniczenia jego przejezdności, wprowadzenia jakichś restrykcji, czyli takich działań, które by zapewniły bezpieczeństwo ruchu. Poza tym nie jesteśmy w stanie ocenić, czy stan techniczny drogi po wypadku – mówimy o całej infrastrukturze drogowej – jest na tyle kompletny, że ruch może się na niej bezpiecznie odbywać". Wtedy mówimy o konieczności pojawienia się na miejscu takiego zdarzenia przedstawiciela zarządcy czy właściciela drogi i tu natrafiamy na kolejny spór, albowiem nie wszyscy zarządcy czy właściciele dróg mają jednakowy pogląd na temat swoich obowiązków związanych z tym przedsięwzięciem.

Odniosę się teraz do konkretnych pytań, które zostały sformułowane. Czy PSP wykonuje wyłącznie zadania jej przypisane w ramach usuwania skutków? Chcę powiedzieć, że oczywiście, że tak. Można jedynie skomentować to w ten sposób, że o tym, czy prowadzimy działalność ratowniczą, czyli czy coś należy do kompetencji PSP, czy nie, decyduje kierujacy działaniem ratowniczym strażak PSP. To on decyduje, kiedy zaczyna się akcja ratownicza i kiedy kończy, on ponosi ustawową odpowiedzialność za rozpoczęcie i zakończenie przedsięwzięcia ratowniczego.

Jeśli chodzi o pytanie dotyczące rzekomych wezwań PSP przez Policję do usuwania pojazdów w innych okolicznościach, to chciałbym powiedzieć, że oczywiście współpracujemy z Policją na co dzień. Policja usuwa z dróg pojazdy stwarzające zagrożenie na mocy ustawy – Prawo o ruchu drogowym i do takich sytuacji może dochodzić wtedy, kiedy mechanizmy czy procedury zastosowane przez Policję np. na tyle wydłużają czas usunięcia takiego pojazdu, że biorąc pod uwagę interes społeczny, koledzy proszą strażaków o pomoc w usunięciu czy zabezpieczeniu pojazdu. Natomiast nie mogę potwierdzić, że jest to tak masowe zjawisko, że np. powoduje ograniczenie możliwości prowadzenia działalności ratowniczej przez PSP, przez środki KSRG, dlatego że warunkiem podstawowym udzielenia pomocy kolegom z Policji jest niepogorszenie zabezpieczenia operacyjnego w danym terenie.

Jeśli chodzi o kwestię cedowania na jednostki PSP obowiązku udrażniania dróg, to już mniej więcej to skomentowałem. W tej sprawie toczą się spory i dyskusje, wspólnie z kolegami z Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad próbujemy w tej chwili wypracować taki materiał, który nie nakładałby żadnych obowiązków pozaustawowych, jak to jest komentowane, na poszczególnych uczestników tego procesu, ale raczej próbował je zinwentaryzować i jasno uświadomić, do kogo jakie obowiązki należą. On już budzi wiele kontrowersji, wiem, że jednostki samorządu terytorialnego z województwa dolnośląskiego mocno protestują, bo tymi zarządcami dróg są starostowie, a także samorządy dróg wojewódzkich, natomiast dla nas, na poziomie Warszawy, głównym partnerem jest największy zarządca dróg w Polsce, czyli GDDKiA.

Jeśli chodzi o koszty, to chciałem powiedzieć, że trudno jest je sformułować i policzyć, dlatego że generalnie, jak powiadam, każda czynność wykonywana w ramach działania ratowniczego, określona przez kierującego akcją ratowniczą na drodze, nie powinna podlegać analizie pod kątem tego, czy pociąga za sobą jakieś koszty, czy nie. Natomiast koszty pozostałych działań związanych z udzielaniem pomocy kolegom z Policji, w sytu-

acjach epizodycznych, w mojej ocenie, są pomijalne z punktu widzenia funkcjonowania PSP czy KSRG. Dziękuję za uwagę.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Dziękuje, panie generale. Proszę o pytania, jeżeli są, ze strony panów posłów. Nie ma pytań, w takim razie oddajemy głos gościom. Czy ktoś z zaproszonych gości chciałby się wypowiedzieć? Bardzo proszę, proszę się przedstawić.

Ekspert Związku Powiatów Polskich Grzegorz Kubalski:

Grzegorz Kubalski, Związek Powiatów Polskich. Problem, który jest dziś omawiany, jest problemem rzeczywiście bardzo istotnym. Zgadzam się ze stwierdzeniem, że konieczne jest ustalenie pewnych zasad mówiących o tym, co kto powinien wykonywać. Problem polega na tym, że zarówno w ramach rozmów między przedstawicielami straży a GDDKiA, o których była mowa, jak również przy okazji wcześniejszych prac, w które była włączona Policja, nam jako powiatom, a konkretnie starostom próbuje się przypisać zadania, które naprawdę do nas nie należą. Art. 130a, który jest przywołany w rozpatrywanym w tej chwili punkcie posiedzenia, mówi wyraźnie: starosta usuwa pojazd pozostawiony, a więc w momencie, gdy ten przepis był wprowadzany, ten pojazd był rozumiany jako pojazd kompletny, który ze względów bezpieczeństwa wymaga usunięcia z miejsca, w którym się znajduje. My w tej chwili stajemy wobec takiego problemu, że pod pozorem art. 130a zobowiązuje się starostów do usunięcia pojazdów powypadkowych. Jeden z dość kontrowersyjnych przypadków dotyczył sytuacji, która miała miejsce na terenie województwa mazowieckiego, gdzie zaistniała konieczność usunięcia tira, który znalazł się w rowie, w związku z czym *de facto* nie stanowił większego zagrożenia dla jako takiej płynności ruchu, natomiast koszty, które zostały poniesione przez powiat, były kilkakrotnie wyższe niż maksymalna opłata, jaką można było pobrać zgodnie z przepisami ustawy. Oczywiście powiat w żaden sposób nie miał możliwości zrekompensować tych kosztów. I to jest kwestia pierwsza.

Kwestia druga jest równie groźna i dotyczy tego, że w jednej z wersji dokumentów roboczych, które są w tej chwili przygotowywane przez GDDKiA i przedstawicieli służb mundurowych, próbuje się przypisać starostom odpowiedzialność za usuwanie pojazdów powypadkowych, powołując się na przepisy ustawy o odpadach. Faktycznie pewne przepisy się tam znajdują, ale wyraźnie jest powiedziane, że w pierwszej kolejności starosta w drodze decyzji administracyjnej zobowiązuje właściciela, w tym akurat przypadku rozbitego pojazdu do jego usunięcia, a dopiero w określonych przypadkach dokonuje wykonania zastępczego. Dla uproszczenia całej procedury z punktu widzenia zainteresowanych podmiotów, istnieje interpretacja mówiąca o tym, że w takich przypadkach obowiązek usunięcia pojazdu zawsze powinien ciążyć na staroście. My oczywiście nie unikamy odpowiedzialności za realizację określonych zadań publicznych, ale nie może być tak, że te zadania publiczne są nam – przepraszam za kolokwializm – wpychane bez zabezpieczenia jakichkolwiek środków finansowych na ten cel. Jest to szczególnie istotne również z punktu widzenia samego funkcjonowania art. 130a w przypadkach nie powypadkowych, tylko normalnych, gdzie pewne problemy, które zostały przez nas zdiagnozowane, zostały zgłoszone do administracji rządowej w styczniu 2012 r. i mimo upływu 2 lat my nie mamy żadnej odpowiedzi ani reakcji na tę sytuację. Zatem mój apel w imieniu samorządów jest taki, byśmy – poszukując sposobu rozwiązania niewątpliwie trudnej sytuacji – pamiętali o tym, że nie możemy po prostu zrzucić odpowiedzialności na podmioty, które bynajmniej tej odpowiedzialności nie ponoszą.

Na zakończenie jeszcze jedna kwestia, która wykracza poza powiaty, a dotyczy gmin, bo akurat wiąże się z obowiązkami zarządców dróg. Proszę państwa, podzielam opinię, że co do zasady konieczność doprowadzenia układu drogowego do drożności ciąży na zarządcy danej drogi, natomiast formułowanie tezy, która w pewnym momencie się pojawiła, że obowiązkiem każdej gminy będzie zapewnienie całodobowego dyżuru wyodrębnionego pracownika, który będzie miał przyjmować zgłoszenia dotyczące ewentualnych zdarzeń na sieci dróg gminnych, jest po prostu rzeczą niewykonalną z punktu widzenia finansowania tego typu zadania. Zatem nie zmieniając oczywiście ogólnej zasady, że to zarządca drogi odpowiada za doprowadzenie jej do stanu przejezdności,

narzędzia, które temu posłużą, musimy dostosować do tego, co rzeczywiście da się wykonać. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Dziękuję. Czy są jeszcze inne pytania? Nie widzę zgłoszeń. Proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MSW Stanisław Rakoczy:

Jako starosta dwóch kadencji oraz jako dwukadencyjny członek Zarządu Związku Powiatów Polskich chcę panu powiedzieć, że jestem całym sercem za samorządami powiatowymi i wiem, jak ciężko tam się oddycha i jak wygląda subwencja drogowa na drogi powiatowe, natomiast nigdy nie było zamiarem MSW formułowanie takich pomysłów, o których pan mówił. Trudno mi się do tego odnieść, bo nie znam pomysłu całodobowego dyżuru, on się na pewno nie zrodził w MSW, więc nie mam pojęcia, skąd się wziął. Natomiast z całą sympatią chcę powiedzieć rzecz oczywistą: mamy w Polsce drogi krajowe, wojewódzkie, których właścicielem jest samorząd województwa, powiatowe, których właścicielem jest powiat, i gminne, których właścicielem jest gmina. I to są zarządcy, o których mówimy. Ale tutaj zrodziła się taka niebezpieczna historia, że część zarządców dróg uważała, że – przepraszam za kolokwializm – posprzątanie i zrobienie porządku na drodze jest obowiązkiem straży pożarnej, obojętnie czy to państwowej, czy to ochotniczej, która się na miejscu pojawia. Najczęściej są to jednostki z KSRG. Ja się z taką filozofią nie zgadzam i zgodzić nie mogę, bo to jest państwowa służba ratownicza od ratowania życia, zdrowia i mienia ludzkiego, a nie od sprzątania dróg. Jest to uregulowane w polskim prawodawstwie, jak myślę, w dosyć oczywisty sposób. Wiem, że część wójtów, burmistrzów podchodziło do tego w ten sposób – jeżeli mówimy o tym najniższym szczeblu – że przecież łożenie na OSP to jest zadanie własne gminy, więc jak ja daję tym ochotnikom pieniądze, to niech oni za to tę drogę posprzątają, z tym że w moim mniemaniu to jest zła filozofia, bo do czego innego oni są powołani.

Mogę się tylko zgodzić z tym, że oczywiście subwencja drogowa dla samorządów, a zwłaszcza dla powiatów jest stanowczo za niska, natomiast to nie jest problem, który mógłby rozwiązać Minister Spraw Wewnętrznych. Ja będę bardzo pilnował tego – i myślę, że KG PSP robi to samo, co jasno wynikało z wypowiedzi pana gen. Skulicha – żeby strażacy wykonywali zadania im przypisane, a więc w pierwszym rzędzie prowadzili działania ratownicze. Jest jeszcze sprawa firm, które wygrały przetargi w powiatach na odholowywanie pojazdów, bo wiem, że z ich strony też są pretensje, że strażacy odholowali taki czy inny samochód. Natomiast pewnie może się zdarzyć taka sytuacja, że jeżeli kierujący akcją policjant zwróci się do kierującego na miejscu akcją strażaka z uwagą, że dany pojazd, który stoi na drodze, zawiera np. jakąś substancję niebezpieczną czy w jakikolwiek inny sposób zagraża bezpieczeństwu prowadzących akcję ratowniczą czy nawet tych, którzy będą potem usuwać te skutki, i poprosi straż pożarną o odholowanie tego pojazdu i jednoczesne zabezpieczenie tego, co się w nim znajduje, bo może to być przyczyną nieszczęścia, to wtedy strażacy to zrobią. Natomiast oni go nie odholują na złom, na składowisko czy do jakiegoś miejsca docelowego, bo przeważnie w takiej sytuacji ten pojazd jest dowodem w sprawie, tylko odholują go w jakieś konkretne, wskazane przez policjantów miejsce, gdzie ten pojazd będzie podlegał pewnie dalszym oględzinom czy dalszym badaniom. Tyle mogę w tej sprawie powiedzieć.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Dziękuję. Pan przewodniczący Zieliński, bardzo proszę.

Poseł Jarosław Zieliński (PiS):

Pan komendant Skulich bardzo jasno przedstawił podział ról i jednocześnie problemy z interpretacją, jakie się pojawiają, tyle tylko że w praktyce to jest trochę bardziej skomplikowane i to, co mówił pan starosta, chyba – tak, pan starosta?

Ekspert ZPP Grzegorz Kubalski:

Ekspert związku.

Poseł Jarosław Zieliński (PiS):

Ekspert związku, bo w zasadzie ZPP stanowią funkcyjni przedstawiciele, samorządowcy powiatu, ale także inne osoby, po prostu nie wiedziałem, czy jest pan starostą, stąd pytanie. To co mówił pan ekspert ZPP także jest istotne, ale pan nie sprecyzował, do kogo skierowaliście to wystąpienie o enumeratywny wykaz obowiązków poszczególnych podmiotów, bo pan powiedział, że do administracji rządowej, ale gdzie? Chcielibyśmy po prostu to wyegzekwować. Za chwilę poproszę, żeby pan udzielił odpowiedzi, bo wydaje się, panie ministrze, że to rzeczywiście jest problem, który trzeba rozwiązać, gdyż przepisy na tych polach styku mogą być, jak myślę, trochę różnie interpretowane. Natomiast gdybyśmy precyzyjnie ustalili, które zadania do którego podmiotu należą i zgodzili się w praktyce, że tak to jest, to mimo że życie jest oczywiście bogatsze od tego, co napiszemy, ale byłoby to jaśniejsze dla poszczególnych służb, podmiotów, i tych publicznych, i tych prywatnych. Mam bowiem wrażenie, że nasi dzielni strażacy zawsze są chętni do pomocy – i funkcjonariusze PSP, i strażacy ochotnicy, druhowie – i kiedy dochodzi do jakiegoś zdarzenia drogowego, wypadku, to spieszą z pomocą, starają się jak najwięcej zrobić – taka po prostu jest ich natura, taką mamy naprawdę dobrze zorganizowaną i dzielną służbę ratowniczą w postaci straży pożarnej państwowej i ochotniczej. Ale czasami chyba jednak powinni się zatrzymać w jakimś momencie, bo pamiętajmy o tym, że są też firmy ubezpieczeniowe, które otrzymują środki, ściągają środki z ubezpieczenia. Trzeba byłoby więc precyzyjniej tę linię wytyczyć, żeby nie było tak, że te firmy biorą pieniądze z ubezpieczenia, a nie świadczą usług, które świadczyć powinny w momencie, kiedy dochodzi do zdarzenia i kiedy zaczynają się ich obowiązki, a kończą się obowiązki służb ratowniczo-gaśniczych czy w ogóle służb ratowniczych. I to jest ważne.

Wielokrotnie kierowano do mnie pytania dotyczące tego problemu, ale trudno to rozstrzygnąć. Oczywiście każdy przypadek jest inny, więc istotne jest doprecyzowanie kwestii podziału ról i zadań, z jednoczesnym nieoszczędzaniem – tak bym rzekł – firm ubezpieczeniowych, bo za coś im płacimy. Właśnie za to, żeby one swoje zadania wykonywały. Jeżeli te zadania wykona straż pożarna, to nie wykonają ich firmy prywatne, pomijając ich interes, zarobek itd., to też jest naturalne i zrozumiałe, ale wtedy zapłaci za to budżet państwa, a nie ci na ogół dobrze się mający ubezpieczyciele, w tym przypadku pojazdów. Sądzę, że niezwykle istotne jest, żeby to doprecyzować. Gdyby po wykonaniu tej pracy okazało się, że jest jakieś pole do nowej legislacji, do nowelizacji przepisów, to możemy się nad tym zastanowić, ale ważne, żebyśmy na tym etapie umówili się precyzyjnie, co do kogo należy według obecnych przepisów, bo one są różnie interpretowane. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Dziękuję. Bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MSW Stanisław Rakoczy:

O jednej sprawie zapomniałem. To oczywiście nie jest kompetencja Ministra Spraw Wewnętrznych, ale całkowicie się zgadzam z panem w kwestii tego, że koszty usunięcia pojazdu w pierwszej kolejności powinien ponieść sprawca wypadku – i to usunięcia nie tylko pojazdu, ale całego bałaganu i szkód, które na skutek tego wypadku się wydarzyły, bo jeśli sprawca wypadku połamał barierkę, to dlaczego starosta ma to na swój koszt naprawiać, skoro ktoś to zrobił przez swoją niefrasobliwość. Natomiast to wymaga pewnie konsekwencji w egzekwowaniu czy ułatwienia samorządom, nie tylko powiatowym, egzekwowania tego przepisu, żebyśmy nie przechodzili wprost do takiego momentu, że po wypadku drogę posprzątano, udrożniono, a jeżeli coś jeszcze stoi na boku, to wtedy zarządca drogi szybciutko ma to usunąć. W moim mniemaniu w pierwszej kolejności powinien za to odpowiadać sprawca wypadku.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Dziękuję. Czy są jeszcze jakieś pytania? Proszę bardzo.

Wiceprezes Zarządu Polskiej Izby Ubezpieczeń Andrzej Maciążek:

Andrzej Maciążek, wiceprezes Polskiej Izby Ubezpieczeń. Pani przewodnicząca, panie i panowie posłowie, szanowni państwo, oczywiście zasada odpowiedzialności cywilnej

w ubezpieczeniach jest tutaj oczywista. Jeśli sprawca spowodował wypadek komunikacyjny czy kolizję i przyniosło to jakąś stratę, jakąś szkodę, to ubezpieczyciel za to odpowiada. Pozostaje tylko kwestia przekazania tej informacji ubezpieczycielowi i uzgodnienia z nim odpowiedzialności. Obowiązuje zatem ogólna zasada odpowiedzialności w ramach OC za skutki zdarzeń, które powoduje ktoś, kto jest właścicielem pojazdu czy użytkownikiem, czy sam kierowca. Ubezpieczyciel reaguje w tej sytuacji dopiero wtedy, kiedy zostaną złożone roszczenia, natomiast wiele rzeczy dzieje się bezpośrednio na miejscu, podczas kolizji drogowej i czasami trudno jest we właściwy sposób przewidzieć dynamikę zdarzeń, bo jeśli najważniejszym elementem jest opróżnienie, że się tak wyrażę, miejsca zdarzenia, to czasem zdarzają się też takie sytuacje, że komuś ten koszt jest przypisany, a ubezpieczyciel zwyczajnie może o tym nie wiedzieć.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Proszę bardzo, najpierw pan, a później ZPP.

Prezes Stowarzyszenia Polska Pomoc Drogowa Mirosław Zawadzki:

Dzień dobry, Mirosław Zawadzki, Stowarzyszenie Polska Pomoc Drogowa. Serdecznie dziękuję pani przewodniczącej i szanownej Komisji za możliwość wypowiedzenia się. Spróbuję może w nieco chaotyczny sposób przybliżyć problem bezwładności art. 130a ustawy – Prawo o ruchu drogowym i tego, że on tak naprawdę nie funkcjonuje. Głównym aspektem wyboru podmiotów do… Po pierwsze – może tak – obowiązek został zrzucony na powiaty, które nie są absolutnie przygotowane do tego, żeby wyłaniać podmioty pomocy drogowej do usuwania pojazdów. Następna sprawa to odgórnie ustalona cena – i tu szczególnie chodzi o pojazdy powyżej 3,5 tony, które faktycznie stwarzają duże zagrożenie na drogach, jeżeli na nich pozostają, o czym mówił pan gen. Skulich. Zostały ustanowione odgórne stawki, które nie mogą być przekraczane. W przypadku wyłaniania podmiotów do usuwania pojazdów tylko i wyłącznie cena odgrywa główną rolę. Wyłaniane są podmioty, które nie są do tego absolutnie przygotowane, czyli nieposiadające sprzętu. Następnie zdarzają się takie sytuacje, że kiedy dochodzi do zdarzenia drogowego, wypadku i do wydania dyspozycji usunięcia pojazdu, firma, które wygrała przetarg, nie może tego pojazdu usunąć, bo nie posiada odpowiedniej infrastruktury. Właśnie wtedy Policja bardzo często prosi PSP o usunięcie stwarzającego zagrożenie pojazdu i straż wykonuje tę usługę. W tym momencie ta usługa nie jest wykonywana przez firmę profesjonalną, która mogłaby odprowadzić 19-procentowy podatek dochodowy, 20-procentowy podatek VAT, a koszty są ponoszone przez budżet, bo zadanie wykonała PSP.

Jest jeszcze temat nietrzeźwych kierujących, którzy są zatrzymywani. Mam pewne obiekcje do działań Policji, bo nie wiem dlaczego, ale często dochodzi do takich sytuacji, że nie jest wzywany holownik, tylko Policja oczekuje na to, że dojedzie ktoś z rodziny, że ktoś zabezpieczy ten pojazd. Nie wiem, skąd taka troska o osobę, która w stanie nietrzeźwym kierowała pojazdem, ale takie sytuacje są dosyć częste. To są jakby podstawowe błędy, które pokazują, że to nie działa tak, jak powinno. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Proszę bardzo.

Ekspert ZPP Grzegorz Kubalski:

Chciałbym uzupełnić dane na temat wspomnianego pisma. To było pismo dotyczące problemów, które ówcześnie, czyli dwa lata temu, zostały zdiagnozowane, na gruncie stosowania art. 130a. Od tego czasu ta lista oczywiście znacznie się już wydłużyła, w związku z tym wymagałaby aktualizacji. Natomiast jeżeli chodzi o samą faktografię, to pismo zostało złożone 22 stycznia 2012 r., adresatem było Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej. Po naszej interwencji ministerstwo to w lipcu 2012 r. udzieliło odpowiedzi, że ono nie jest organem właściwym i dlatego nie udzielało odpowiedzi, po czym przekazało sprawę do MSW. Jeżeli chodzi o MSW, to 24 września 2012 r. minister spraw wewnętrznych podpisał odpowiedź, w której wskazał: „Złożoność materii, jak również zakres ewentualnych zmian wymaga przeprowadzenia wnikliwych analiz, po zakończeniu których nastąpi niezwłoczne poinformowanie o efektach i dal-

szych czynnościach w przedmiotowej sprawie". Na tym skończyło się prowadzenie tej sprawy. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Dziękuję. Pan minister, proszę bardzo.

Podsekretarz stanu w MSW Stanisław Rakoczy:

Trudno mi z panem dyskutować, bo ja wielokrotnie rozmawiałem i z panem dyrektorem Węgrzynem, i z Borusiewiczem, i z innymi przedstawicielami zarządu, byłem obecny na posiedzeniu, gdzie dość długo dyskutowaliśmy. Myślę, że te sprawy zostały wtedy z grubsza wyjaśnione, natomiast jeżeli mamy jeszcze raz przedstawić stanowisko, to bardzo chętnie to zrobimy, bo materiału pisemnego na ten temat mamy już bardzo dużo i to nie będzie trudne. Ale chcę jeszcze raz powtórzyć: naprawdę proszę zrozumieć, że chodzi tylko o to, żeby służba ratownicza zajmowała się tym, co należy do jej kompetencji. Strażacy nie są od sprzątania i sprzątać nie będą, chyba że w szczególnym przypadku zostaną poproszeni o to przez Policję. Z kolei druga strona ma pretensje, że strażacy robią to za często. Robią to wtedy, kiedy zostaną o to poproszeni w celu zabezpieczenia materiału dowodowego, jakim jest samochód, który uczestniczył w kolizji, jak również samochód pijanego sprawcy, ale pan dyrektor wyjaśni to może bardziej szczegółowo.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Dziękuję, panie ministrze. Proszę, panie dyrektorze.

Zastępca dyrektora biura KGP podinsp. Rafał Kozłowski:

Pani przewodnicząca, szanowni państwo, odnosząc się do kwestii holowania pojazdów przez Policję, chcę wyjaśnić, że jeżeli chodzi o zdarzenia drogowe, to Policja holuje pojazd z urzędu – tak to nazwijmy – w sytuacji, gdy dany pojazd powinien zostać zabezpieczony dla potrzeb dalszego postępowania dowodowego lub procesowego w sprawie. Chodzi tu o przypadki z życia wzięte, o takie sytuacje, gdy w realiach zdarzenia drogowego nie ma możliwości przeprowadzenia chociażby powypadkowych oględzin pojazdu dotyczących jego stanu technicznego, o czym mówiliśmy wcześniej, lub gdy jakieś inne okoliczności powodują, że ten samochód po prostu trzeba z drogi zabrać, np. pojazd uczestniczy w wypadku, sprawdzamy numer nadwozia i okazuje się, że jest to pojazd utracony, poszukiwany, więc zabieramy ten samochód dla potrzeb dalszego postępowania.

Natomiast jeśli chodzi o wątek pijanych kierowców podnoszony przez pana ze Stowarzyszenia Polska Pomoc Drogowa, to zgodnie z obecnie obowiązującym stanem prawnym nie ma obligu holowania pojazdu, którym kierowała osoba po spożyciu alkoholu, więc jeśli policjant ma taką możliwość, to przekazuje ten pojazd osobie wskazanej przez kierującego, oczywiście o ile okoliczności i sytuacja są takie, że takie wskazanie jest możliwe. Natomiast kiedy kierujący pojazdem jest np. agresywny i nie można z nim współpracować, to Policja ma takie uprawnienie, żeby wydać dyspozycję usunięcia z drogi pojazdu kierującego, oczywiście na jego koszt. Ale gdy jest taka możliwość, to samochód przekazujemy osobie wskazanej przez kierującego pojazdem. Krótko mówiąc, nie ma obligu holowania z urzędu pojazdu kierowanego przez osobę w stanie po spożyciu alkoholu. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Dziękuję. Proszę, pan przewodniczący Zieliński.

Poseł Jarosław Zieliński (PiS):

Myślę, panie ministrze, że krokiem naprzód będzie ostateczna odpowiedź na to pismo, zgodnie z tym, co pan ekspert odczytał, udzielona po analizie tej skomplikowanej materii temu, kto z tym pismem wystąpił, bo że materia jest skomplikowana, to zgoda, natomiast trzeba ją jednak rozwikłać. I myślę – nie wiem, czy tak jak pozostali członkowie prezydium, ale sądzę, że tak – że będziemy zadowoleni, jeżeli nam też pan minister przekaże tę odpowiedź do wiadomości, bo ułatwi nam to wypracowanie spojrzenia na to, co dalej robić. To, co poruszył pan ekspert, to jest właściwie sedno sprawy i naprawdę nie ma lepszego podmiotu, który udzieliłby odpowiedzi, jak MSW. Mówię zupełnie serio:

żaden inny resort ani inny podmiot dobrze tego nie zrobi, bo w MSW wszystko się skupia, wszystkie te wątki można zebrać. Spróbujmy po tej odpowiedzi postawić krok naprzód, zobaczymy, co z tego wyniknie i co dalej robić. Dziękuję.

Podsekretarz stanu w MSW Stanisław Rakoczy:

Już to zadeklarowałem, panie przewodniczący. Zawsze udzielamy odpowiedzi za pośrednictwem przewodniczącego Komisji, nigdy inaczej.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Czy są jeszcze jakieś pytania? Bardzo proszę.

Wiceprezes Stowarzyszenia Polska Pomoc Drogowa Piotr Jodko:

Stowarzyszenie Polska Pomoc Drogowa, Piotr Jodko. Chciałbym jeszcze powiedzieć o sytuacjach, które zdarzają się na drodze, gdzie straż pożarna niejednokrotnie wyciąga pojazdy, które utknęły gdzieś na parkingach, jak również holuje je do serwisów, bo takie przypadki też znamy. Z całym szacunkiem dla strażaków za ich ciężką pracę, ale w niektórych momentach chyba trochę za bardzo się zagalopowali, bo jakby nie było, ten sprzęt, który faktycznie powinien służyć do ratowania, jest wykorzystywany jako darmowa pomoc drogowa. I jak powiedział pan komendant Skulich – rozmawialiśmy z panem komendantem, byliśmy na spotkaniu – to są incydenty i my zauważamy, że takich sytuacji jest trochę mniej, wydaje nam się, że jest to pod kontrolą, ale tak się jednak dzieje. Dlatego występujemy z wnioskiem do Komisji czy do instytucji, która mogłaby coś zrobić, żeby to w jakiś sposób jasno i wyraźnie sprecyzować, o czym była już dziś mowa. Są wybrane firmy do usuwania, na niby, tych pojazdów na podstawie art. 130a, a w większości, przepraszam, w wielu, w kilku przypadkach robi to straż – na wniosek Policji, tak też bywa, ale głównie na wniosek klienta.

Podsekretarz stanu w MSW Stanisław Rakoczy:

Mam prośbę o przekazanie wszystkich sprawdzonych i udokumentowanych przypadków, kiedy straż pożarna samowolnie odholowała pojazd bez zlecenia Policji.

Wiceprezes SPPD Piotr Jodko:

W kwestii art. 130a istnieje jeszcze taki aspekt, że firmom, które parkowały pojazdy, do dziś nie zapłacono za usługę parkowania i teraz na każdym kroku borykają się one z różnego rodzaju problemami, czy to z urzędem skarbowym, czy ze starostami. Firmy te muszą szukać każdej drogi, żeby dochodzić swoich racji. Wyrok z 2011 r. – nie pamiętam dokładnie numeru tego wyroku – sprecyzował, że przedsiębiorcy mogą się ubiegać, mają podstawę, żeby się ubiegać o zaległe należności, jeżeli wykonywali usługę dla instytucji lub służb.

Prezes SPPD Mirosław Zawadzki:

Mam jeszcze jedno pytanie do pana ministra. Czy Policja jest dysponentem dla PSP do wykonania usługi holowania? Czy od tego nie jest art. 130a i podmioty, które są do tego wyłonione? Wydaje mi się, że tak to powinno działać. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Dziękuję. Proszę, pan generał czy pan minister?

Podsekretarz stanu w MSW Stanisław Rakoczy:

Przeczytam jedno krótkie zdanie z ustawy – Prawo o ruchu drogowym. To jest art. 130a ust. 3. „3. Pojazd może być przemieszczony lub usunięty z drogi, jeżeli utrudnia prowadzenie akcji ratowniczej. 4. Dyspozycję przemieszczenia lub usunięcia pojazdu z drogi wydaje: 1) policjant – w sytuacjach, o których mowa w ust. 1–3”, o których ja i pan dyrektor wcześniej już wspominaliśmy.

Prezes SPPD Mirosław Zawadzki:

Tak, wydaje dyspozycję, ale dla podmiotu, który został wyłoniony przez starostwo w wyniku przetargu zgodnie z art. 130a, a nie dla PSP.

Zastępca komendanta głównego PSP nadbryg. Janusz Skulich:

Szanowna pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo, może na początek odniósłbym się do informacji pana z SPPD, dotyczącej tych sytuacji, kiedy w ocenie kolegów ze stowarzyszenia straż pożarna bezpodstawnie podejmowała działania. Otóż już jakiś czas temu spotkaliśmy się – nie chcę teraz kłamać, ale może minęły już dwa lata, a może rok od tego spotkania – i przyjęliśmy zobowiązanie, że każdy zidentyfikowany przez kolegów przypadek będzie przez nas analizowany. Jesteśmy adresatami dość bogatej korespondencji w tej sprawie od kolegów ze stowarzyszenia, doskonale udokumentowanej, ze zdjęciami, więc nie mamy żadnych problemów, żeby identyfikować konkretne przypadki. Każdy z tych przypadków jest przez nas indywidualnie wyjaśniany z kierującym działaniem ratowniczym, który tłumaczy, dlaczego podjął taką, a nie inną decyzję. Zobowiązuję się, że wszystkie odpowiedzi i wyniki tych analiz zostaną przekazane panu ministrowi spraw wewnętrznych, który z pewnością będzie mógł przekazać Wysokiej Komisji informację na temat tego, w ilu przypadkach, w naszej ocenie, te działania były uprawnione, a w ilu nieuprawnione w porównaniu do kilkudziesięciu tysięcy zdarzeń, które są obsługiwane na drogach przez strażaków. To tyle, jeśli chodzi o liczbę złych interwencji.

Natomiast jeśli chodzi o to, czy koledzy z Policji mogą nas zadysponować do usunięcia pojazdu, czy nie, to proszę państwa, w rzeczywistości to jest tak: jeśli kolega, który zarządza akcją na drodze, ma alternatywę oczekiwania, zamknięcia drogi na bliżej niesprecyzowany czas, a za sobą korek, który ma kilkadziesiąt kilometrów, to biorąc pod uwagę społeczny punkt widzenia, próbuje wykorzystać wszystkie możliwości, żeby usunąć to zdarzenie. Pewnie to jest okoliczność, która decyduje o tym, że nie wykorzystuje ustalonych procedur, tylko korzysta z pomocy strażaków, dzięki czemu możliwe jest udrożnienie ruchu na drodze, choćby częściowe. Taki jest mój sposób obserwowania tych wszystkich zdarzeń.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Mam propozycję. Jeżeli ktoś jeszcze z zaproszonych gości czy państwa stowarzyszenie miałoby jakiekolwiek dodatkowe pytania, to proszę skierować je bezpośrednio do pana ministra, być może także do wiadomości prezydium Komisji Spraw Wewnętrznych, i wówczas wyjaśnimy te kwestie, które według państwa nie są jeszcze dostatecznie jasne.

Dziękuję bardzo państwu za dzisiejsze spotkanie… Tak, coś jeszcze?

Właściciel firmy P.P.H.U. Pomoc Drogowa Mieczysław Angielczyk:

Chciałem zabrać głos w sprawie art. 130a.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Bardzo mi przykro, ale jest godzina 18.00, salę mamy do dwóch godzin i w związku z tym…

Właściciel firmy Mieczysław Angielczyk:

Muszę przedstawić kwestię, która nurtuje wszystkich polskich holowników, pomoce drogowe, przedstawicieli parkingów.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Ale wcześniej nie zabierał pan głosu.

Właściciel firmy Mieczysław Angielczyk:

Czekałem na swoją kolej.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Nie wiedziałam, pan się nie zgłaszał.

Właściciel firmy Mieczysław Angielczyk:

Teraz się zgłosiłem. Zabiorę dosłownie 5 minut, jest to dla mnie bardzo ważne.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Proszę bardzo, ale na przyszłość bardzo proszę wszystkich państwa, żeby zgłaszać się wcześniej, bo robicie państwo niepotrzebne wrażenie, że sprawa została już wyjaśniona. Bardzo proszę, ale proszę zwięźle.

Właściciel firmy Mieczysław Angielczyk:

Z uwagą słuchałem tego wszystkiego i szybciutko się wypowiem, może będę trochę bełkotał, ale to stres, od rana czekałem na to wystąpienie, mówiąc szczerze. Nawiązując do słów pana dyrektora z Policji o tych wszystkich statystykach, ktoś to musiał wykonać, wykonaliśmy to my, m.in. chłopcy z pomocy drogowej, ze stowarzyszenia i rzesza ludzi, którzy mnie tutaj przysłali, żeby zasygnalizować ten problem. Chodzi o płacenie za wszystkie usługi dotyczące pojazdów zholowanych na koszt właściciela, pozostawionych na parkingach. Mam tu fajną teczkę, ale już nie będę zanudzał, jakie to pojazdy i ile ich było. Tak jak pan Piotr powiedział, w roku 2010 została podjęta uchwała siedmiu sędziów, I OPS 10, która pozwala nam na dochodzenie swoich należności i płatności za parkowanie pojazdów nieodebranych przez klientów. Na czym polega problem? Problem polega na tym, że ta uchwała mówi o art. 102 Kodeksu postępowania administracyjnego, gdzie nas doprowadza się do tego momentu, że sąd administracyjny decyduje, czy pan dyrektor urzędu skarbowego lub starosta robi poprawnie, a my nie mamy możliwości wystąpienia do sądów cywilnych, bo zabroniono nam tego w 2007 r. uchwałą chyba OPS 47, dokładnie nie pamiętam, po prostu odizolowano nas od wszelkiego dochodzenia. Jeżeli to przekazano dla dyrektorów urzędów skarbowych, to oni robią, co chcą, przedłużają terminy, wyszukują jakieś nienormalne sprawy. Przykładowo, zgodnie z uchwałą rady powiatu 10 zł za dobę to była stawka, którą mieliśmy zagwarantowaną, jadąc niejednokrotnie w Sylwestra, w Nowy Rok, w Wigilię, przez całą dobę do tych zdarzeń. Tyle Policja miała do zapłacenia, ale do dzisiaj nie zostało to zapłacone. Problem polega na tym, żeby zasygnalizować temat, jak to ma być rozstrzygane. Czy my za darmo pracowaliśmy? Art. 87 Konstytucji wyraźnie mówi o tym, że nam się ta zapłata należy. Proszę Wysokiej Komisji, sprawa jest naprawdę bardzo poważna. Mam tutaj informację – mogę złożyć to Wysokiej Komisji, żeby wszystkich nie zanudzać tym problemem – jak wiele przedsiębiorstw w latach 2005–2012 zbankrutowało, ludzie zaciągnęli kredyty hipoteczne na utrzymanie parkingów. Sam mam różne umowy, które opiewały na 10 tys. miesięcznie za parking, żeby to dla Policji trzymać, bo po pół roku pojazd przechodzi obligatoryjnie na własność Skarbu Państwa i Skarb Państwa ma nam zapłacić. Do dzisiaj dochodzimy swoich praw, nie mamy już do kogo uderzyć, może Komisja sejmowa się tym zajmie i jakoś ureguluje tę sprawę, bo urzędy skarbowe robią co chcą – jeszcze raz powtarzam, co chcą. Nasze umowy są po prostu nieważne, ja o 24 w nocy wyjeżdżałem do zholowania pijanego kierowcy, który nie odebrał pojazdu, bo policjant powiedział mu wyraźnie: słuchaj, nie odbieraj, nic ci nie będzie, on przejdzie na Skarb Państwa. No i co dalej? To Skarb Państwa…

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Przepraszam bardzo, muszę panu przerwać, bo przeprowadziliśmy konsultacje z kolegami prezydiantami. Bardzo dziękujemy, że zabrał pan głos, ale w tym momencie myślę, że to, o czym pan mówi, należy skierować na piśmie do innej Komisji niż nasza – to po pierwsze. Panie przewodniczący, proszę o uzupełnienie.

Poseł Marek Wójcik (PO):

Nie chciałbym, żeby pan miał wrażenie, że to jest jakaś spychologia, ale mówiąc szczerze, jest na sali minister spraw wewnętrznych, który nie nadzoruje pracy urzędów skarbowych, więc myślę, że część posłów, którzy są na sali, wykorzysta przedstawione przez pana informacje do sformułowania indywidualnych wystąpień poselskich. Ewentualnie proszę zawiadamiać Komisję, ale proszę nie oczekiwać od ministra spraw wewnętrznych, że będzie się wypowiadał w sprawie nadzoru nad urzędami skarbowymi, których nie nadzoruje. Zatem proszę o zrozumienie, jest jednak jakaś właściwość rzeczowa. Dziękuję.

Właściciel firmy Mieczysław Angielczyk:

Ja nie wymagam od ministra, tylko od Sejmu Rzeczypospolitej, żeby stworzył takie prawo, abyśmy my nie byli poszkodowani.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Dobrze, dziękuję bardzo, ale musimy znaleźć rozwiązanie, które jest odpowiednie w tej sytuacji, a minister spraw wewnętrznych nie jest faktycznym adresatem tej sprawy.

W związku z tym po posiedzeniu Komisji porozmawiamy, przedyskutujemy to, znajdziemy właściwego adresata i oczywiście wesprzemy pana odpowiednimi informacjami na ten temat.

Jeśli nie ma innych pytań dotyczących kompetencji ministra spraw wewnętrznych bądź KGP, a widzę, że nie ma, to dziękuję państwu za dzisiejsze spotkanie, do widzenia.